

ACTA NUMERO ONCE DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO PLENO

En la Muy Noble y Muy Leal Ciudad de Lorca, a 29 de septiembre de 2025 siendo las 10:26 horas, en el Salón de Plenos y bajo la Presidencia del Sr. Alcalde-Presidente D. Fulgencio Gil Jódar, se reunieron los siguientes señores Concejales: D.^a Rosa María Medina Mínguez, D.^a María Hernández Benítez, D. Juan Miguel Bayonas López, D.^a María Teresa Martínez Sánchez, D. Santiago Parra Soriano, D.^a María de las Huertas García Pérez, D.^a Belén Díaz Arcas, D. Ángel Ramón Meca Ruzafa, D. Antonio David Sánchez Alcaraz, D.^a Isabel María Casaldueiro Jódar, D. José Ángel Ponce Díaz, D. Juan Carlos Segura Ruiz, D.^a María Ángeles Mazuecos Moreno, D. José Luis Ruiz Guillén, D.^a María Dolores Chumillas Martínez, D. Isidro Abellán Chicano, D.^a Antonia Pérez Segura, D.^a María del Carmen Menduiña García, D. José Martínez García, D.^a María Castillo Castro, D.^a María Teresa Ortega Guirao y D. Pedro Sosa Martínez. Asistiendo asimismo el Jefe de Servicio de Actas, Registro y Asuntos Generales D. Evaristo Sánchez García, el Sr. Interventor D. José María Pérez de Ontiveros Baquero y la Sra. Secretaria General del Pleno que da fe, D.^a M^a Mercedes Gómez García, al objeto de celebrar Sesión Ordinaria del Excmo. Ayuntamiento Pleno, en primera convocatoria y con arreglo al Orden del Día previamente distribuido para esta sesión.

Excusa su asistencia D.^a M^a Belén Pérez Martínez.

Por la Presidencia se declaró abierta la sesión.

I.- SOBRE TOMA DE POSESIÓN DE NUEVO CONCEJAL

Interviene la Sra. Secretaria diciendo que de conformidad con el artículo 195.3 y 4 de la Ley Orgánica 5/1985, de 19 de junio, del Régimen Electoral General se ha recibido la credencial expresiva de que ha sido designado concejal de este Ayuntamiento D. Miguel Ángel Clemente Miñarro.

Resultando que de conformidad con el artículo 108.8 de la Ley Orgánica 5/1985, de 19 de junio, del Régimen Electoral General, en el momento de tomar posesión del cargo y para adquirir la plena condición del mismo, la electa debe cumplimentar los requisitos a los cuales se refiere el artículo 75.7 de la Ley 7/1985, de 2 de abril. Comprobado que ha procedido a la presentación de las oportunas declaraciones de causas de incompatibilidad, actividades y de bienes patrimoniales a efectos de su inscripción en el Registro de Intereses.

De conformidad con el artículo 1º del Real Decreto 707/1979, de 5 de abril, por el que se establece la fórmula de juramento de cargos públicos, en el acto de toma de posesión, quien haya de tomar posesión, deberá prestar personalmente ante el presidente el juramento o promesa de cumplir

fielmente las obligaciones del cargo con lealtad al Rey y de guardar y hacer guardar la Constitución como norma fundamental del Estado.

A continuación, por parte del Sr. Alcalde se llama a D. Miguel Ángel Clemente Miñarro para que preste juramento o promesa, y una vez manifestada su promesa por D. Miguel Ángel Clemente Miñarro, toma posesión del cargo de concejal del Ayuntamiento de Lorca, tomando asiento junto a los concejales de su grupo.

Interviene D. Miguel Ángel Clemente manifestando que se siente feliz de estar en la corporación expresando que trabajará en favor de los lorquinos con el corazón, y agradece a su grupo, a los miembros del pleno y a su familia y amigos y agradece el cariño mostrado.

II.- LECTURA Y APROBACIÓN, SI PROCEDE, EL ACTA DE LA SESION ANTERIOR

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 80 del Reglamento Orgánico Municipal y artículo 91.1 del Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales aprobado por RD. 2568/1986, de 28 de noviembre, por Secretaría se da cuenta de los borradores de las Actas de las sesiones ordinaria celebrada el día 28 de julio de 2025 y extraordinaria y urgente celebrada el día 5 de septiembre de 2025, que previamente han sido distribuidos, preguntándose a continuación por el Sr. Alcalde si algún miembro de la Corporación tiene que formular alguna observación a las indicadas Actas.

No habiéndose formulado ninguna observación resultan aprobadas por unanimidad por asentimiento de los presentes.

III.- DACIÓN DE CUENTA DE DECRETOS DICTADOS POR LA ALCALDÍA Y RESOLUCIONES DE CONCEJALES DELEGADOS.

Conocido Dictamen de la Comisión de Presidencia, Administración Municipal y Servicios Generales conjunta con la de Seguridad Ciudadana y Control del Padrón, la de Gestión Económica y Especial de Cuentas, la de Descentralización, Desarrollo Rural, Agricultura, Ganadería y Lucha contra la Despoblación, la de Territorio, Infraestructuras y Calidad Urbana y la de Atención y Servicio Público al Ciudadano emitido el 24 de septiembre de 2025.

"Se da cuenta de lo siguiente:

- Relación sucinta de Decretos dictados por la Alcaldía y Resoluciones de Concejales delegados desde el día 15 de julio de 2025 hasta el día 12 de septiembre de 2025, en folios correlativos desde el nº 1104 hasta el nº 1282, ambos inclusive.

Y las Comisiones quedaron enteradas de la dación de cuenta de Decretos dictados por la Alcaldía y Resoluciones de concejales delegados."

Y el Excmo. Ayuntamiento Pleno quedó enterado de la Dación de Cuenta de Decretos Dictados por la Alcaldía y Resoluciones de Concejales Delegados.

IV.- MOCIÓN DE LA TENIENTE DE ALCALDE DE URBANISMO SOBRE LA APROBACIÓN INICIAL DEL EXPEDIENTE DE DETERMINACIÓN DEL JUSTIPRECIO DE LA PARCELA 1 DEL PROYECTO DE OCUPACIÓN DIRECTA DEL TRAMO III DE LOS TERRENOS QUE CONFORMAN EL SISTEMA GENERAL VIARIO SG-V5 DEL P.G.M.O. DE LORCA EN EL TRAMO COMPRENDIDO DESDE LA IGLESIA DE SANTA MARÍA HASTA LA RAMBLILLA DE SAN LÁZARO.

Conocido Dictamen de la Comisión de Presidencia, Administración Municipal y Servicios Generales conjunta con la de Seguridad Ciudadana y Control del Padrón, la de Gestión Económica y Especial de Cuentas, la de Descentralización, Desarrollo Rural, Agricultura, Ganadería y Lucha contra la Despoblación, la de Territorio, Infraestructuras y Calidad Urbana y la de Atención y Servicio Público al Ciudadano emitido el 24 de septiembre de 2025.

“Se da cuenta de una moción de la Teniente de Alcalde delegada de Urbanismo que dice lo siguiente:

“Visto el estado actual de la tramitación del Expediente EXP 01/2012, seguido ante el Servicio de Planeamiento y Gestión Urbanística del Área de Urbanismo del Excmo. Ayuntamiento de Lorca y visto los Informes de carácter Técnico y Jurídico emitidos por el Servicio de Planeamiento y Gestión del Área de Urbanismo, el funcionario que suscribe tiene a bien emitir el siguiente informe:

ANTECEDENTES

PRIMERO.- Que el presente proyecto se inicia a petición de la Concejal de Urbanismo y tiene por objeto llevar a cabo la determinación del justiprecio de la parcela 1 del Proyecto de Expropiación por el procedimiento de tasación conjunta y procedimiento de ocupación directa del Tramo III de los terrenos que conforman el sistema general viario SGV-5 del P.G.M.O. en el tramo comprendido desde la Iglesia de Santa María hasta la Ramblilla de San Lázaro.

SEGUNDO.- Que en fecha 23 de Diciembre de 2016 se acordó por el Excmo. Pleno la aprobación definitiva del Proyecto de Expropiación por el procedimiento de tasación conjunta y procedimiento de ocupación directa del Tramo III de los terrenos que conforman el sistema general viario SGV-5 del P.G.M.O. en el tramo comprendido desde la Iglesia de Santa María hasta la Ramblilla de San Lázaro. Dicho acuerdo fue publicado en el BORM de fecha 1 de febrero de 2017.

TERCERO.- El mencionado proyecto afectaba a 23 parcelas, de las cuales 2 de ellas, (Ply P 2) se encuentran ubicadas en suelo clasificado como urbano y adscritas a la UA 46 y UA-42, del P.G.M.O. de Lorca, cuyo sistema de actuación es el de Compensación, de iniciativa privada, no habiéndose llevado a cabo el desarrollo de la gestión urbanística de la mencionada UA, por lo que la obtención de los terrenos se llevó a cabo mediante el sistema de ocupación directa.

CUARTO.- En fecha 17 de abril de 2017 se procedió a levantar las oportunas actas de ocupación correspondientes a las fincas afectadas por el proyecto de expropiación y ocupación directa. En el caso de las parcelas obtenidas por el procedimiento de ocupación directa en las actas se procedía a la ocupación de los terrenos mediante el reconocimiento a los titulares del aprovechamiento urbanístico correspondiente, que se concretaba en las mismas.

QUINTO.- La ocupación tuvo lugar en fecha 17 de abril de 2017, momento en que se levantaron las Actas de Ocupación, por lo que el plazo de cuatro años se extiende hasta el 7 de abril de 2021. A partir de ese momento, los propietarios podrán advertir su propósito de iniciar el expediente de justiprecio.

SEXTO.- El propietario de las parcelas 1 del Proyecto de Ocupación Directa en varios escritos de fecha 23 de marzo de 2023, 12 de noviembre de 2024, 4 de marzo de 2025 en fecha 1 y 8 de julio de 2022, donde ha puesto de manifiesto la petición de que se inicie el expediente expropiatorio, teniendo por realizada la advertencia y se habrá de proceder a la determinación del justiprecio.

SÉPTIMO.- Consta Memoria valorada para la determinación del Justiprecio de la Parcela 1, suscrita por los técnicos del Servicio de Planeamiento y Gestión urbanística, consta informe Jurídico, así como Informe Técnico favorable de la Jefa de Servicio de Planeamiento y Gestión Urbanística, de fecha 15 de septiembre de 2025, en el que se indica la valoración técnica de los terrenos:

"La parcela perteneciente al propietario afectado por el expediente de Ocupación directa y que ha solicitado la Expropiación es la siguiente:

Nº	REF.CAT. FINCA REGISTRAL	PROPIEDAD	SUP. REGISTRAL	SUP. CATASTRAL	SUP AFECTADA POR OCUPACION DIRECTA
1	4407007XG1740E0001RP 29.871	Esteban Sánchez Peñas	331,75 m2	598 m2	197,94 m2

La transformación de la ocupación directa en expropiación ordinaria es una facultad del titular de la finca ocupada que podrá ejercer cuando hayan transcurrido cuatro años desde que se produjo la ocupación, debiendo efectuar advertencia a la administración actuante de que se pretende iniciar el procedimiento, quedando facultado, además, para iniciar el expediente para la determinación del justiprecio por ministerio de la ley si transcurridos seis meses la administración no adoptara medida alguna.

Se ha redactado una Memoria valorada para la Determinación del Justiprecio de la Parcela 1, suscrita por los técnicos del Servicio de Planeamiento y Gestión Urbanística.

A los efectos de expropiación, las valoraciones de suelo efectuadas por la Administración se calcularán con arreglo a los criterios establecidos por el RDL 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana y el RD

1492/2011, de 24 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de valoraciones de la Ley del Suelo, cuya entrada en vigor se produjo el día 10 de noviembre.

Según el artículo 35.2 del RD Ley 7/2015: "El suelo se tasará en la forma establecida en los artículos siguientes, según su situación y con independencia de la causa de la valoración y el instrumento legal que la motive".

La calificación Urbanística del terreno a valorar, según el Plan General vigente, es SISTEMA GENERAL VIARIO, adscrito para su obtención a la Unidad de Actuación UA-46.

En este caso los terrenos a valorar se encuentran en situación básica de suelo urbanizado tal y como establece el art. 37 del RDL 7/2015.

Las valoraciones para el caso de suelo en la situación básica de suelo urbanizado quedan reguladas en los artículos 19 al 27 del Capítulo IV del RD 1492/2011, de 24 de octubre, por el que se aprueba Reglamento de valoraciones de la Ley del Suelo. Asimismo, también procede Valorar la Ocupación temporal de los terrenos. Se indemniza la ocupación temporal que impide la disposición del terreno por parte del propietario de conformidad con el artículo 115 de la Ley de Expropiación Forzosa.

La parcela 4407007XG1740E0001RP tiene una superficie total según catastro de 598 m² y una superficie construida de 11 m². Según el proyecto de expropiación la porción de la parcela afectada por la ocupación directa asciende a un total de 197,94 m², que están adscritos a la Unidad de Actuación U.A.-46, calificada como Sistema General Viario, que es lo que se procede a valorar y se resume a continuación:

En primer lugar se procede a obtener el valor de repercusión del suelo (VRS_i) para las tipologías de edificación permitidas en las manzanas edificables incluidas en el ámbito delimitado, que en este caso corresponde a Vivienda unifamiliar y colectiva en edificación entre medianeras tal y como establece la Ordenanza 1ª CASCO del P.G.M.O., para lo que se ha de obtener el valor de venta del inmueble terminado "Vv", el importe de los costes de construcción "Vc" y el coeficiente de gastos generales "K".

Como valor de venta se ha realizado un muestreo y posterior homogeneización de valores de mercado actual de edificaciones de la tipología de vivienda colectiva en manzana cerrada, lo que ha resultado un valor de **1.457,47 €/m²** por metro cuadrado construido incluida la parte proporcional de garaje y trastero.

Para determinar el Precio de construcción de realización a nuevo de la edificación se aplica los valores reflejados, recurrimos a los módulos del Colegio de Arquitectos de Murcia, incrementados en el IPC correspondiente al tiempo transcurrido. El módulo para uso vivienda plurifamiliar en bloque aislado (16-40 viviendas) nos queda en 630.945 €/m² construido, el de garaje en 356,53,43 €/m² y el de trastero en 353,20 €/m².

Y a partir de los mismos se incrementará con los costes generales del constructor, honorarios profesionales, etc., de los índices y baremos que se exponen a continuación:

1. Presupuesto de contrata de la construcción.

El criterio es incrementar el PEM, con los índices de gastos generales y beneficio industrial que se regula en el Decreto Autonómico 75/4987, de 8 de octubre, de la Consejería de Hacienda.

2. Honorarios Profesionales.

El criterio es aplicar el baremo orientativo de los Colegios profesionales. Con carácter general, se fija el 6% para los Honorarios de Arquitecto por Redacción de Proyecto y Dirección de Obra, y el 2% para los Honorarios de Arquitecto Técnico por Dirección de Obra y Seguridad Laboral. Los anteriores regirán sobre el importe del PEM

3. Tasas e Impuestos, Escrituras y otros gastos legales.

El criterio es aplicar un índice global, que se fija en el 8% del PEM.

4. Control calidad reglamentario, Seguro decenal y OCT obligatorios.

El criterio es aplicar un índice global, que se fija en el 3% del PEM.

Tipología Precio base

Vivienda plurifamiliar en bloque aislado (16-40 viviendas) 870,70 €/m²

Garaje en vivienda plurifamiliar
492,02 €/m²

Almacenes y trasteros en vivienda plurifamiliar 487.42
€/m²

Valor de construcción

Vivienda plurifamiliar	112,5	870,70 €	97.954,14 €	
garaje	25	492,02 €	12.300,43 €	
trastero	6,6	487,42 €	3.216,95 €	
		Suma	113.471,51 €	
		Sum/112,5m2	1.008,64 €/m2	

Aplicando los valores obtenidos en la fórmula establecida en el art. 22.2 del Reglamento de valoraciones de la Ley del Suelo se obtiene el valor de repercusión de suelo:

$$VRS = \frac{V_v}{K} - V_c$$

Valor Venta Vv 1.457,47 €/ m²

1.008,64 €/

Valor Construcción Vc m²

Coeficiente gastos K 1,4

Valor repercusión VRSi 32,41 €/ m²

Se tienen en cuenta gastos de urbanización al tratarse de un suelo urbano no consolidado.

Aplicando la edificabilidad de la Unidad de Actuación 46, descontando el 5% de cesión de aprovechamiento previsto en la ficha, al valor de repercusión de suelo, se obtiene el valor del suelo:

$$VS = 2,2515 \text{ m}^2/\text{m}^2 \times 32,41 \text{ €/m}^2 = 72,97 \text{ €/ m}^2$$

A este valor habría que descontarle los costes por obras de urbanización pendientes de realizar en el ámbito de acuerdo con la siguiente expresión (art. 22.3 del Reglamento de Valoraciones):

$$V_{So} = V_S - G \times (1 + TLR + PR)$$

Siendo:

V_{So} = Valor del suelo descontados los deberes y cargas pendientes (€/m²)

V_S = Valor del suelo no edificado (€/m²)

G = Costes de urbanización pendientes de realizar (€)

TLR = Tasa libre de riesgo en tanto por uno

PR = Prima de riesgo en tanto por uno

La superficie a urbanizar, sería del 27% de la superficie aportada y asciende a un total de

$$\text{Superficie urbanización} = 2.270 \text{ m}^2 \times 27\% = 612,9 \text{ m}^2$$

Para determinar los costes de urbanización aplicamos los módulos del Colegio de Arquitectos de Murcia, incrementados en el IPC correspondiente al tiempo transcurrido y a partir de los mismos se incrementará con los costes generales del constructor, honorarios profesionales, etc., de los índices y baremos que se han expuesto en el cuerpo de este informe, resultando:

Urbanización Precio base

(según COAAMU costes urbanización exterior 37,44 €/m²)

$$37,44 \text{ €/m}^2 \times 1,38 = 51,67 \text{ €/m}^2$$

Por lo tanto, el coste de la urbanización será:

$$612,9 \text{ m}^2 \times 51,67 \text{ €/m}^2 = 31.668,54 \text{ €}$$

El importe de repercusión de la urbanización sería de:

$$G = 31.668,54 \text{ €} / 2.270 \text{ m}^2 = 13,95 \text{ €/m}^2$$

Para la determinación de la prima de riesgo se utilizará como referencia el porcentaje establecido para edificio de uso residencial (primera residencia) en el cuadro del Anexo IV del reglamento ($PR=8\%$). En cuanto a la tasa libre de riesgo, la última referencia publicada por el Banco de España del rendimiento interno en el mercado secundario de deuda pública de plazo entre dos y seis años ($TLR \text{ Marzo } 2025 = 2,524\%$).

Por lo tanto, el valor del suelo descontando los gastos de urbanización pendientes:

$$V_{So} = V_S - (G \times (1 + TLR + PR))$$

$$V_{So} = 72,97 \text{ €/m}^2 - (13,95 \text{ €/m}^2 \times (1 + 0,0254 + 0,08)) = 57,55 \text{ €/m}^2$$

Como la parcela a valorar tiene un total de 197,94 m², el valor del suelo sería de:

$$\text{Valor Total S} = 197,94 \text{ m}^2 \times 57,55 \text{ €/m}^2 = 11.391,45 \text{ €}$$

Se indemniza la **ocupación temporal** que impide la disposición del terreno por parte del propietario de conformidad con el artículo 115 de la Ley de Expropiación Forzosa.

Es criterio del Jurado de Expropiación y que comparte este servicio técnico, considerar la ocupación temporal como un arrendamiento forzoso del terreno.

El valor del arrendamiento supone una rentabilidad para el propietario que se indemniza multiplicando el valor unitario final por la superficie ocupada temporalmente resultando un valor del terreno ocupado, posteriormente multiplicado por el tipo de interés vigente que se corresponde con el tipo de capitalización aplicable y por la duración que en este caso sería de 4 años.

TIPO CAPITALIZACIÓN	AÑOS	VALOR SUELO €/m ²	VALOR €/m ²
0,02524	4	61,42	6,2009

Nº	REF.CAT. FINCA REGISTRAL	PROPIEDAD	SUP AFECTADA POR OCUPACION TEMPORAL	VALOR
1	4407007XG1740E0001RP 29.871	Esteban Sánchez Peñas	197,94 m ²	1.227,41€

Los valores de justiprecios de suelo e indemnizaciones se incrementarán con el 5% como premio de afección para los derechos a expropiar exclusivamente de conformidad con lo dispuesto en el Art. 47 de la Ley de 16 de diciembre 1954, de Expropiación Forzosa.

El valor de los terrenos con el premio de afección es el siguiente:

Nº	REF.CAT. FINCA REGISTRAL	PROPIEDAD	M2	VALOR	VALOR+ 5% PREMIO	OCUPACIÓN TEMPORAL	VALOR TOTAL
1	4407007XG1740E0001RP 29.871	Esteban Sánchez Peñas	197,94 m ²	11.391,45 €	11.961,02 €	1.227,41 €	13.188,43 €

El presupuesto total que asciende a **TRECE MIL CIENTO OCHENTA Y OCHO EUROS CON CUARENTA Y TRES CÉNTIMOS** (13.188,43 €) que será sufragado por el

Excmo. Ayuntamiento de Lorca con cargo a la disponibilidad presupuestaria existente”.

FUNDAMENTOS JURÍDICOS

PRIMERO.- En el Art. 226 de la LOTURM se regula el procedimiento de ocupación directa y en su apartado cuarto se establece que transcurridos cuatro años sin que se haya aprobado definitivamente el proyecto de reparcelación de la unidad en la que se hayan integrado, los propietarios podrán advertir al ayuntamiento de su propósito de iniciar el expediente de justiprecio, que se llevará a cabo por ministerio de la ley, una vez transcurridos seis meses desde dicha advertencia.

La ocupación tuvo lugar en fecha 17 de abril de 2017, momento en que se levantaron las Actas de Ocupación, por lo que el plazo de cuatro años se extiende hasta el 17 de abril de 2021. A partir de ese momento, los propietarios podrán advertir su propósito de iniciar el expediente de justiprecio.

Se han presentado escritos por el propietario de la parcela 1 del Proyecto de Ocupación Directa referido en fecha 21 de marzo de 2023, 11 de noviembre de 2024 y 4 de marzo de 2025 en el que solicita la indemnización económica de su terreno al haber transcurrido los cuatro años desde la aprobación definitiva del mismo y no haberle adjudicado la finca en otro lugar.

La transformación de la ocupación directa en expropiación ordinaria es una facultad del titular de la finca ocupada que podrá ejercer cuando hayan transcurrido cuatro años desde que se produjo la ocupación, debiendo efectuar advertencia a la administración actuante de que se pretende iniciar el procedimiento, quedando facultado, además, para iniciar el expediente para la determinación del justiprecio por ministerio de la ley si transcurridos seis meses la administración no adoptara medida alguna.

SEGUNDO.- En el Art. 26 LEF, indica que la fijación del justo precio se tramitará como pieza separada, encabezada por la exacta descripción del bien concreto que haya de expropiarse.

En el Art. 29 LEF, se hace referencia a que la Administración requerirá a los propietarios para que, en el plazo de veinte días, a contar desde el siguiente al de la notificación, presenten hoja de aprecio, en la que se concrete el valor en que estimen el objeto que se expropia, pudiendo aducir cuantas alegaciones estimen pertinentes. La valoración habrá de ser forzosamente motivada y podrá estar avalada por la firma de un perito, cuyos honorarios habrán de acomodarse a las tarifas que apruebe la Administración, siendo siempre estos gastos de cuenta de los expropiados.

En el Art. 36 de la Expropiación Forzosa las tasaciones se efectuarán con arreglo al valor que tengan los bienes o derechos expropiados al tiempo de iniciarse el expediente de justiprecio. Asimismo, las mejoras realizadas con posterioridad a la incoación del expediente de expropiación no serán objeto de indemnización, a no ser que se demuestre que eran indispensables para la conservación de los bienes.

La fecha a que debe referirse la iniciación legal del expediente de justiprecio es la del acuerdo de determinación del justiprecio, siendo por tanto la fecha a que deben referirse las valoraciones.

No obstante, de conformidad con lo dispuesto en el Art. 30 del Reglamento de Expropiación Forzosa, al requerir la Administración a los propietarios para que presenten su hoja de aprecio, deberá darles traslado igualmente de la fecha legal de iniciación del expediente de justiprecio, pudiendo aquellos, al presentarle, discutir la procedencia de adoptar la expresada fecha razonando, en su caso, la fijación de otra.

TERCERO.- Que de conformidad con lo dispuesto en el Art. 34.2 del Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, (RDL 7/2015) por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana, las valoraciones se entienden referidas cuando se aplique la expropiación forzosa, al momento de exposición al público del proyecto de expropiación si se sigue el procedimiento de tasación conjunta.

CUARTO.- Que de acuerdo con lo previsto en el Art. 24 de la Ley de Expropiación Forzosa, la Administración y el particular a quien se refiera la expropiación podrán convenir la adquisición de los bienes o derechos objeto de aquella libremente y por mutuo acuerdo, en cuyo caso, una vez convenidos los términos de la adquisición amistosa, se dará por concluido el expediente iniciado.

QUINTO.- Conforme a lo dispuesto en el Art. 3.4 del Reglamento de Expropiación Forzosa cuando expropie la Provincia o el Municipio corresponde, respectivamente, a la Diputación Provincial o al Ayuntamiento en Pleno.

La teniente de alcalde que suscribe, de conformidad con los antecedentes expuestos y preceptos de general y pertinente aplicación, tiene a bien informar favorablemente y proponer a la Junta Gobierno Local la adopción de los **ACUERDOS**:

1º.- Aprobar Inicialmente la determinación del justiprecio de la parcela 1 del proyecto de ocupación directa del tramo III de los terrenos que conforman el sistema general viario SG-V5 del P.G.M.O. de Lorca en el tramo comprendido desde la Iglesia de Santa María hasta la Ramblilla de San Lázaro:

Nº	REF.CAT. FINCA REGISTRAL	PROPIEDAD	M2	VALOR	VALOR+ 5% PREMIO	OCUPACIÓN TEMPORAL	VALOR TOTAL
1	4407007XG1740E0001RP 29.871	Esteban Sánchez Peñas	197,94 m2	11.391,45 €	11.961,02 €	1.227,41 €	13.188,43 €

2º.- Aprobar el presupuesto total de esta expropiación que asciende a la cantidad de TRECE MIL CIENTO OCHENTA Y OCHO EUROS CON CUARENTA Y TRES CÉNTIMOS **(13.188,43 €)**.

3º.- Someter a un periodo de información pública de 1 mes para que quienes puedan resultar interesados formulen las observaciones y reclamaciones que estimen convenientes, en particular en lo que concierne a la titularidad o valoración de sus respectivos derechos. A tal efecto se procederá a la publicación en el Boletín Oficial de la Región de Murcia y en uno de los periódicos de mayor circulación y en la sede electrónica del ayuntamiento.

4º.- Notificar el presente acuerdo a los que aparezcan como titulares de bienes y derechos en el expediente, dándoles traslado literal de la Hoja de Aprecio para que puedan formular alegaciones en el plazo de un mes, contado a partir de la fecha de la notificación.

5º.- Remitir al Registro de la Propiedad solicitando certificación de dominio y cargas de las fincas afectadas de conformidad con el Art. 5 del Real Decreto 1093/1997, de 4 de Julio.

6º.- Comunicar los presentes Acuerdos al Servicio de Planeamiento y Gestión Urbanística, al Servicio de Intervención, Tesorería, Patrimonio, a la Dirección Económica y Presupuestaria Municipal y a la Concejalía de Desarrollo Local, a los efectos administrativos oportunos."

Y las Comisiones, por mayoría con el voto afirmativo de los grupos municipales Popular, Socialista y Vox y reserva de voto del grupo municipal Izquierda Unida-Verdes + Podemos + AV, acordaron informar favorablemente la moción de la Teniente de Alcalde delegada de Urbanismo y proponer al Excmo. Ayuntamiento Pleno la adopción de los acuerdos contenidos en la misma."

En nombre del grupo municipal Popular interviene D.^a María Hernández defendiendo la moción presentada y reiterando los argumentos contenidos en la misma.

En nombre del grupo municipal Izquierda Unida-Verdes + Podemos + AV interviene D. Pedro Sosa que felicita al nuevo concejal y explica que tratándose de una petición de expropiación realizada por el propio propietario adelanta que votara a favor de este punto.

A continuación, el Sr. Alcalde somete a votación ordinaria a mano alzada la aprobación del dictamen.

Y el Excmo. Ayuntamiento Pleno, por unanimidad de los presentes, adoptó los siguientes acuerdos:

1º.- Aprobar Inicialmente la determinación del justiprecio de la parcela 1 del proyecto de ocupación directa del tramo III de los terrenos que conforman el sistema general viario SG-V5 del P.G.M.O. de Lorca en el tramo comprendido desde la Iglesia de Santa María hasta la Ramblilla de San Lázaro:

Nº	REF.CAT. FINCA REGISTRAL	PROPIEDAD	M2	VALOR	VALOR+ 5% PREMIO	OCUPACIÓN TEMPORAL	VALOR TOTAL
1	4407007XG1740E0001RP 29.871	Esteban Sánchez Peñas	197,94 m2	11.391,45 €	11.961,02 €	1.227,41 €	13.188,43 €

2º.- Aprobar el presupuesto total de esta expropiación que asciende a la cantidad de TRECE MIL CIENTO OCHENTA Y OCHO EUROS CON CUARENTA Y TRES CÉNTIMOS (13.188,43 €).

3º.- Someter a un periodo de información pública de 1 mes para que quienes puedan resultar interesados formulen las observaciones y reclamaciones que estimen convenientes, en particular en lo que concierne a la titularidad o valoración de sus respectivos derechos. A tal efecto se procederá a la publicación en el Boletín Oficial de la Región de Murcia y en uno de los periódicos de mayor circulación y en la sede electrónica del ayuntamiento.

4º.- Notificar el presente acuerdo a los que aparezcan como titulares de bienes y derechos en el expediente, dándoles traslado literal de la Hoja de Aprecio para que puedan formular alegaciones en el plazo de un mes, contado a partir de la fecha de la notificación.

5º.- Remitir al Registro de la Propiedad solicitando certificación de dominio y cargas de las fincas afectadas de conformidad con el Art. 5 del Real Decreto 1093/1997, de 4 de Julio.

6º.- Comunicar los presentes Acuerdos al Servicio de Planeamiento y Gestión Urbanística, al Servicio de Intervención, Tesorería, Patrimonio, a la Dirección Económica y Presupuestaria Municipal y a la Concejalía de Desarrollo Local, a los efectos administrativos oportunos.

V.- MOCIÓN DE LA TENIENTE DE ALCALDE DE URBANISMO SOBRE APROBACIÓN INICIAL DEL PROYECTO DE EXPROPIACIÓN POR EL PROCEDIMIENTO DE TASACIÓN CONJUNTA PARA LA OBTENCIÓN DE LOS TERRENOS NECESARIOS PARA LA AMPLIACIÓN DEL COLEGIO PÚBLICO JUAN NAVARRO GARCÍA DE LA HOYA.

Conocido Dictamen de la Comisión de Presidencia, Administración Municipal y Servicios Generales conjunta con la de Seguridad Ciudadana y Control del Padrón, la de Gestión Económica y Especial de Cuentas, la de Descentralización, Desarrollo Rural, Agricultura, Ganadería y Lucha contra la Despoblación, la de Territorio, Infraestructuras y Calidad Urbana y la de Atención y Servicio Público al Ciudadano emitido el 24 de septiembre de 2025.

"Se da cuenta de una moción de la Teniente de Alcalde delegada de Urbanismo que dice lo siguiente:

"Visto el estado actual en la tramitación del expediente seguido con el número 2025/UREXPR-2, seguido ante el Servicio de Planeamiento y Gestión Urbanística del Área de Urbanismo del Excmo. Ayuntamiento de Lorca y vistos los informes de carácter técnico y jurídico emitidos por el Servicio de Planeamiento y Gestión del Área de Urbanismo,

ANTECEDENTES

PRIMERO.- El presente expediente tiene por objeto llevar a cabo el inicio del expediente de expropiación a petición de la Concejala de Educación del Ayuntamiento de Lorca de fecha 03 de septiembre de 2025, donde señala que en relación a la necesidad de ampliación del Colegio Público Juan Navarro García de la Hoya y vistos los escritos recibidos por el Director General de Centros Educativos e Infraestructuras de la C.A.R.M. de fecha 07 de febrero de 2025 y de fecha 27 de julio de 2025, se solicita que por parte de este servicio se inicie a la mayor brevedad posible el

expediente expropiatorio para la obtención de los terrenos necesarios para la citada ampliación del Colegio dado el interés público de dicha actuación.

SEGUNDO.- Que los terrenos a obtener para la necesaria ampliación del colegio, están calificados en el Plan General como suelo urbanizable sin sectorizar SUZE HUERTA. Se sitúan a la salida de La Hoya en dirección Este, colindante por el Norte con la carretera N-340^a.

TERCERO.- Los terrenos cuentan con una superficie afectada de:

PARCELA	TITULAR CATASTRAL	CLASIFICACION PLAN GENERAL	REFERENCIA CATASTRAL	M2 AFECTADOS
1	Ayuntamiento de Lorca	SUZE HUERTA	30024A061090140000DU	516 M2
2	NOKO VENTURE SL	SUZE HUERTA	30024A061001220000DA	5.008 M2

CUARTO.- Consta informe suscrito por el Ingeniero civil municipal de la Concejalía de Fomento de fecha 4 de marzo de 2025 en el que informa la viabilidad técnica de la propuesta de modificar el camino publico afectado en el presente proyecto.

QUINTO.- Consta informe suscrito por el Jefe de Servicio de Patrimonio del Excmo. Ayuntamiento de Lorca de fecha 24 de marzo de 2025 en el que informa favorablemente la propuesta de modificar el camino publico afectado en el presente proyecto.

SEXTO.- Consta informe de la Dirección General de Centros de la CARM de fecha 28 de julio de 2025 sobre conformidad a la propuesta de ampliación del colegio CEIP Juan Navarro García de la Hoya y su condicionado técnico para la efectiva construcción del centro.

SÉPTIMO.- Consta Memoria valorada para la determinación del Justiprecio de las Parcelas objeto de expropiación, suscrita por los técnicos del Servicio de Planeamiento y Gestión urbanística, consta Informe Jurídico favorable del TAG del Servicio de Planeamiento y Gestión de fecha 19 de septiembre de 2025, así como Informe Técnico favorable de la Jefa de Servicio de Planeamiento y Gestión Urbanística, de fecha 19 de septiembre de 2025, en el que se indica la valoración técnica de los terrenos:

"A efectos de expropiación, las valoraciones de suelo efectuadas por la Administración se calcularán con arreglo a los criterios establecidos por el RDL 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana y el RD 1492/2011, de 24 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de valoraciones de la Ley del Suelo, cuya entrada en vigor se produjo el día 10 de noviembre.

Según el artículo 35.2 del RD Ley 7/2015: "El suelo se tasaré en la forma establecida en los artículos siguientes, según su situación y con

independencia de la causa de la valoración y el instrumento legal que la motive".

En este caso los terrenos a valorar se encuentran en situación básica de suelo RURAL, por lo que tal y como se establece el art. 36 y la Disposición adicional séptima del RDL 7/2015, los terrenos se valorarán mediante la capitalización de la renta anual real o potencial de la explotación.

La valoración para el caso de suelo en situación básica de suelo rural queda regulada en los artículos 07 al 18 del Capítulo III del RD 1492/2011, de 24 de Octubre, por el que se aprueba Reglamento de Valoraciones de la Ley del Suelo.

Las edificaciones, construcciones e instalaciones, cuando deban valorarse con independencia del suelo, se tasarán por el método del coste de reposición según su estado y antigüedad en el momento al que deba entenderse referida la valoración.

La valoración para las edificaciones, construcciones e instalaciones susceptibles de ser desvinculadas del suelo rural quedan reguladas en el artículo 18 del Capítulo III del RD 1492/2011, de 24 de Octubre, por el que se aprueba Reglamento de Valoraciones de la Ley del Suelo.

La tasación se realiza en base a los datos catastrales de las parcelas y el estado exterior en el que se encuentran. No se encuentran edificadas.

Se ha redactado un proyecto de expropiación donde se realiza la valoración de los terrenos afectados por el método de capitalización de rentas de conformidad con el Reglamento de Valoraciones, resultando lo siguiente:

VALOR DEL SUELO POR RENTA (€/m2) Art. 15 Rgto.	FACTOR DE LOCALIZACION Art. 17 Rgto.	VALOR FINAL DEL SUELO €/m2 Art. 17 Rgto.
4,9967	1,69	8,44€

PARCELA N°1. REFERENCIA CATASTRAL 30024A061090140000DU

La PARCELA N°1 con referencia catastral **30024A061090140000DU** corresponde con un suelo sin edificar.

Una vez volcada la parcela catastral sobre la cartografía de proyecto se comprueba que la superficie afectada por el equipamiento asciende a un total de 516 m². Toda la parcela se encuentra en suelo SUZE especial Huerta según el P.G.M.O. y no existen edificaciones u otros elementos a valorar y se destina a camino público.

De conformidad con el valor final del suelo por m2 obtenido por la capitalización de la renta anual, el valor total del suelo de la parcela a obtener por expropiación es de:

$$V = 516 \text{ m}^2 \times 8,44 \text{ €/ m}^2 = 4.355,04 \text{ €}$$

PARCELA N°2. REFERENCIA CATASTRAL 30024A061001220000DA

La PARCELA N°2 con referencia catastral **30024A061001220000DA** corresponde con un suelo sin edificar.

Una vez volcada la parcela catastral sobre la cartografía de proyecto se comprueba que la superficie afectada por el equipamiento asciende a un total de 5.008 m². Toda la parcela se encuentra en suelo SUZE especial Huerta según el P.G.M.O. y no existen edificaciones. Existe un cerramiento de la parcela de malla metálica y de 146 ml de longitud, que se valora a 34,85 €/ml, lo que resulta un valor total de 5.088,10 €.

De conformidad con el valor final del suelo por m² obtenido por la capitalización de la renta anual, el valor total del suelo de la parcela a obtener por expropiación es de:

$$V = 5.008 \text{ m}^2 \times 8,44 \text{ €/ m}^2 = 42.267,52 \text{ €}$$

$$\text{Total: } 42.267,42 \text{ €} + 5.088,10\text{€} = 47.355,62 \text{ €}$$

Los valores de justiprecios de suelo e indemnizaciones se incrementarán con el 5% como premio de afección para los derechos a expropiar exclusivamente de conformidad con lo dispuesto en el Art. 47 de la Ley de 16 de Diciembre de 1954, de Expropiación Forzosa.

El valor de los terrenos con el premio de afección es el siguiente:

PARCELA	TITULAR CATASTRAL	CLASIFICACION PLAN GENERAL	REFERENCIA CATASTRAL	M2 AFECTADOS	VALORACION MUNICIPAL (EUROS)	VALORACION MUNICIPAL INCREMENTADA 5% AFECCION (EUROS)
1 Carretera N-340 ^a . La Hoya	Ayuntamiento de Lorca	Suelo Urbanizable Sin Sectorizar SUZE	30024A061090140000DU	516 m ²	4.355,04 €	4.572,80 €
2 Carretera N-340 ^a . La Hoya	NOKO VENTURE SL	Suelo Urbanizable Sin Sectorizar SUZE	30024A061001220000DA	5.008 m ²	47.355,62 €	49.723,40 €

La valoración total del proyecto asciende a la cantidad de CINCUENTA Y CUATRO MIL DOSCIENTOS NOVENTA Y SEIS EUROS CON VEINTE CÉNTIMOS (54.296,20 €).

Comprobada la titularidad de la parcela 1, que según el informe del Servicio de Patrimonio es de titularidad municipal, la disponibilidad económica requerida para el presente proyecto sería la valoración efectuada

relativa a la parcela 2 que asciende a la cantidad de **49.723,40€**, constando en el expediente la retención de crédito pertinente”.

FUNDAMENTOS JURÍDICOS

PRIMERO.- Que en el Art. 42.2 del Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana se establece que la aprobación de los instrumentos de la ordenación territorial y urbanística que determine su legislación reguladora conllevará la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación de los bienes y derechos correspondientes, cuando dichos instrumentos habiliten para su ejecución y esta deba producirse por expropiación.

SEGUNDO.- En el Art. 180 de la Ley 13/2015, de 30 de marzo, de Ordenación Territorial y Urbanística de la Región de Murcia (LOTURM) se establece que los terrenos reservados en el planeamiento para sistemas generales y demás dotaciones urbanísticas públicas podrán ser adquiridos:

b) Mediante expropiación forzosa, conforme a la legislación específica en esta materia.

TERCERO.- En el Art. 222.4 de la Ley 13/2015, de 30 de marzo, de ordenación territorial y urbanística de la Región de Murcia (LOTURM) se establece que la Administración podrá optar por aplicar el procedimiento de tasación conjunta o el regulado en la legislación del Estado para la expropiación individual. Asimismo, en el apartado 5 se determina que la aprobación de proyectos de expropiación aplicando el procedimiento de tasación conjunta también corresponderá al ayuntamiento. El pago o depósito del importe de la valoración establecida por el órgano competente al aprobar el proyecto de expropiación habilitará para proceder a la ocupación de la finca y producirá los efectos previstos en los números 6, 7 y 8 del artículo 52 de la Ley de Expropiación Forzosa, sin perjuicio de la valoración, en su caso, por el Jurado Provincial de Expropiación y de que puedan seguir tramitándose los recursos procedentes respecto a la fijación del justiprecio.

El procedimiento de Tasación Conjunta se encuentra regulado en los Art. 202 y ss del Reglamento de Gestión Urbanística, donde se determina los documentos que ha de contener.

El proyecto de expropiación con los documentos señalados será expuesto al público por término de un mes, para que quienes puedan resultar interesados formulen las observaciones y reclamaciones que estimen convenientes, en particular en lo que concierne a titularidad o valoración de sus respectivos derechos.

La información pública se efectuará mediante la inserción de anuncios en el Boletín Oficial y en un periódico de los de mayor circulación de la provincia y en la sede electrónica del ayuntamiento.

Asimismo, las tasaciones se notificarán individualmente a los que aparezcan como titulares de bienes y derechos en el expediente, mediante traslado literal de la correspondiente hoja de aprecio y de la propuesta de fijación de los criterios de valoración, para que puedan formular alegaciones en el plazo de un mes, contado a partir de la fecha de la notificación.

Informadas las alegaciones, se someterá el expediente a aprobación. La resolución aprobatoria del expediente se notificará a los interesados

titulares de bienes y derechos que figuran en el mismo, confiriéndoles un término de veinte días durante el cual podrán manifestar por escrito su disconformidad con la valoración establecida en el expediente aprobado.

Si los interesados no formularen oposición a la valoración en el citado plazo de veinte días, se entenderá aceptada la que se fijó en el acto aprobatorio del expediente, entendiéndose determinado el justiprecio definitivamente y de conformidad.

CUARTO.- Que de conformidad con lo dispuesto en el Art. 34.2 del Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, (RDL 7/2015) por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana, las valoraciones se entienden referidas cuando se aplique la expropiación forzosa, al momento de exposición al público del proyecto de expropiación si se sigue el procedimiento de tasación conjunta.

QUINTO.- Que de acuerdo con lo previsto en el Art. 24 de la Ley de Expropiación Forzosa, la Administración y el particular a quien se refiera la expropiación podrán convenir la adquisición de los bienes o derechos objeto de aquella libremente y por mutuo acuerdo, en cuyo caso, una vez convenidos los términos de la adquisición amistosa, se dará por concluido el expediente iniciado.

SEXTO.- Conforme a lo dispuesto en el Art. 3.4 del Reglamento de Expropiación Forzosa cuando expropie la Provincia o el Municipio corresponde, respectivamente, a la Diputación Provincial o al Ayuntamiento en Pleno.

La Teniente de Alcalde que suscribe, de conformidad con los antecedentes expuestos y preceptos de general y pertinente aplicación, tiene a bien informar favorablemente y proponer al Excmo. Ayuntamiento Pleno la adopción de los siguientes **ACUERDOS**:

1º.- Aprobar Inicialmente el proyecto de expropiación por el procedimiento de tasación conjunta para la obtención de los terrenos necesarios para la ampliación del colegio público Juan Navarro García de La Hoya.

PARCELA	TITULAR CATASTRAL	CLASIFICACION PLAN GENERAL	REFERENCIA CATASTRAL	M2 AFECTADOS	VALORACION MUNICIPAL (EUROS)	VALORACION MUNICIPAL INCREMENTADA 5% AFECCION (EUROS)
1 Carretera N-340ª. La Hoya	Ayuntamiento de Lorca	Suelo Urbanizable Sin Sectorizar SUZE	30024A061090140000DU	516 m²	4.355,04 €	4.572,80 €
2 Carretera N-340ª.	NOKO VENTURE SL	Suelo Urbanizable Sin	30024A061001220000DA	5.008 m2		49.723,40 €

La Hoya		Sectorizar SUZE			47.355,62 €	
---------	--	--------------------	--	--	----------------	--

2º.- Aprobar el presupuesto total de esta expropiación que asciende a la cantidad de CUARENTA Y NUEVE MIL SETECIENTOS VEINTITRÉS EUROS CON CUARENTA CÉNTIMOS (49.723,40 €).

3º.- Someter a un periodo de información pública de 1 mes para que quienes puedan resultar interesados formulen las observaciones y reclamaciones que estimen convenientes, en particular en lo que concierne a la titularidad o valoración de sus respectivos derechos. A tal efecto se procederá a la publicación en el Boletín Oficial de la Región de Murcia y en uno de los periódicos de mayor circulación y en la sede electrónica del ayuntamiento.

4º.- Notificar el presente acuerdo a los que aparezcan como titulares de bienes y derechos en el expediente, dándoles traslado literal de la Hoja de Aprecio para que puedan formular alegaciones en el plazo de un mes, contado a partir de la fecha de la notificación.

5º.- Remitir al Registro de la Propiedad solicitando certificación de dominio y cargas de las fincas afectadas de conformidad con el Art. 5 del Real Decreto 1093/1997, de 4 de Julio.

6º.- Comunicar los presentes Acuerdos al Servicio de Planeamiento y Gestión Urbanística, al Servicio de Actividades y Obras, a la Concejalía de Desarrollo Local, a la Concejalía de Educación, al Servicio de Tesorería, al Servicio de Intervención, a la Dirección General de Presupuestos y al Servicio de Patrimonio del Excmo. Ayuntamiento de Lorca, a los efectos administrativos oportunos.

7º.- Comunicar los presentes Acuerdos a la Dirección General de Centros Educativos e Infraestructuras de la C.A.R.M., a los efectos administrativos oportunos."

Y las Comisiones, por mayoría con el voto afirmativo de los grupos municipales Popular y Vox y reserva de voto de los grupos municipales Socialista e Izquierda Unida-Verdes + Podemos + AV, acordaron informar favorablemente la moción de la Teniente de Alcalde delegada de Urbanismo y proponer al Excmo. Ayuntamiento Pleno la adopción de los acuerdos contenidos en la misma."

En nombre del grupo municipal Popular interviene D.^a María Hernández defendiendo la moción presentada y reiterando los argumentos contenidos en la misma.

En nombre del grupo municipal Socialista interviene D. José Luis Ruiz Guillén en primer lugar traslada la enhorabuena a su compañero. Seguidamente anuncia que su grupo apoyará cualquier iniciativa encaminada a mejorar el servicio educativo, pero les gustaría saber si se ha dialogado antes con el propietario o si hay algún otro terreno que resulte más adecuado, ya que el que se pretende expropiar está pegado a la carretera N-340. Aun así, su grupo votará favorablemente a este punto.

Responde la Sra. Hernández que el terreno es el más idóneo porque cuenta con el visto bueno de la Consejería y en la valoración realizada se

ha tenido en cuenta la cercanía de la referida carretera. Añade que los vecinos de La Hoya están contentos con la celeridad del procedimiento.

A continuación, el Sr. Alcalde somete a votación ordinaria a mano alzada la aprobación del dictamen.

Y el Excmo. Ayuntamiento Pleno, por unanimidad de los presentes, adoptó los siguientes acuerdos:

1º.- Aprobar Inicialmente el proyecto de expropiación por el procedimiento de tasación conjunta para la obtención de los terrenos necesarios para la ampliación del colegio público Juan Navarro García de La Hoya.

PARCELA	TITULAR CATASTRAL	CLASIFICACION PLAN GENERAL	REFERENCIA CATASTRAL	M2 AFECTADOS	VALORACION MUNICIPAL (EUROS)	VALORACION MUNICIPAL INCREMENTADA 5% AFECCION (EUROS)
1 Carretera N-340ª. La Hoya	Ayuntamiento de Lorca	Suelo Urbanizable Sin Sectorizar SUZE	30024A061090140000DU	516 m²	4.355,04 €	4.572,80 €
2 Carretera N-340ª. La Hoya	NOKO VENTURE SL	Suelo Urbanizable Sin Sectorizar SUZE	30024A061001220000DA	5.008 m2	47.355,62 €	49.723,40 €

2º.- Aprobar el presupuesto total de esta expropiación que asciende a la cantidad de CUARENTA Y NUEVE MIL SETECIENTOS VEINTITRÉS EUROS CON CUARENTA CÉNTIMOS (**49.723,40 €**) .

3º.- Someter a un periodo de información pública de 1 mes para que quienes puedan resultar interesados formulen las observaciones y reclamaciones que estimen convenientes, en particular en lo que concierne a la titularidad o valoración de sus respectivos derechos. A tal efecto se procederá a la publicación en el Boletín Oficial de la Región de Murcia y en uno de los periódicos de mayor circulación y en la sede electrónica del ayuntamiento.

4º.- Notificar el presente acuerdo a los que aparezcan como titulares de bienes y derechos en el expediente, dándoles traslado literal de la Hoja de Aprecio para que puedan formular alegaciones en el plazo de un mes, contado a partir de la fecha de la notificación.

5º.- Remitir al Registro de la Propiedad solicitando certificación de dominio y cargas de las fincas afectadas de conformidad con el Art. 5 del Real Decreto 1093/1997, de 4 de Julio.

6º.- Comunicar los presentes Acuerdos al Servicio de Planeamiento y Gestión Urbanística, al Servicio de Actividades y Obras, a la Concejalía de Desarrollo Local, a la Concejalía de Educación, al Servicio de Tesorería, al Servicio de Intervención, a la Dirección General de Presupuestos y al Servicio de Patrimonio del Excmo. Ayuntamiento de Lorca, a los efectos administrativos oportunos.

7º.- Comunicar los presentes Acuerdos a la Dirección General de Centros Educativos e Infraestructuras de la C.A.R.M., a los efectos administrativos oportunos.

VI.- MOCIÓN DE LA TENIENTE DE ALCALDE DE URBANISMO SOBRE APROBACIÓN DEFINITIVA DE UN CONVENIO URBANÍSTICO PARA LA SUSTITUCIÓN DEL DEBER LEGAL DE CESIÓN DEL APROVECHAMIENTO URBANÍSTICO POR EL PAGO EN METÁLICO DE LA UNIDAD DE ACTUACIÓN UA-69A DEL P.G.M.O. DE LORCA.

Conocido Dictamen de la Comisión de Presidencia, Administración Municipal y Servicios Generales conjunta con la de Seguridad Ciudadana y Control del Padrón, la de Gestión Económica y Especial de Cuentas, la de Descentralización, Desarrollo Rural, Agricultura, Ganadería y Lucha contra la Despoblación, la de Territorio, Infraestructuras y Calidad Urbana y la de Atención y Servicio Público al Ciudadano emitido el 24 de septiembre de 2025.

"Se da cuenta de una moción de la Teniente de Alcalde delegada de Urbanismo que dice lo siguiente:

"Visto el estado actual en la tramitación del expediente 2025/URCONV-1, seguido ante el Servicio de Planeamiento y Gestión Urbanística del Área de Urbanismo y visto el Informe de carácter técnico y jurídico emitido por el Servicio de Planeamiento y Gestión del Área de Urbanismo del Excmo. Ayuntamiento de Lorca,

ANTECEDENTES

PRIMERO.- El expediente trata sobre la solicitud efectuada por la mercantil Promociones J&L 2018, en calidad de promotora y propietaria de los terrenos incluidos en la Unidad de Actuación 69-A, sobre la adquisición del 5% del aprovechamiento de cesión obligatoria al Excmo. Ayuntamiento de Lorca, mediante la presentación de una propuesta de convenio de conformidad con el artículo 182 de la LOTURM.

SEGUNDO.- La unidad de Actuación UA-69A fue objeto de modificación en su delimitación y fue aprobada definitivamente en fecha 14 de julio de 2005 y publicada en el B.O.R.M. de 04/08/2005.

TERCERO.- El Programa de Actuación de la unidad de actuación UA-69A fue aprobado definitivamente por Resolución de la Alcaldía de fecha 21 de febrero de 2007 y publicado en el BORM de fecha 12 de Enero de 2007 y en los periódicos La Opinión y La Verdad de fecha 16 de marzo de 2007, declarándose urbanizador de la misma al propietario de los terrenos en dicho momento la mercantil Inversiones Promalor, S.L.

CUARTO.- Se presenta una modificación del Programa de Actuación de la Unidad de Actuación UA-69A suscrita por la mercantil promociones J&L 2018, S.L. en calidad de nuevo propietario de los terrenos, con el objeto de modificar el urbanizador, actualizar los plazos de ejecución y actualizar los costes de urbanización, siendo aprobado inicialmente por la Junta de Gobierno de fecha de 27 de noviembre de 2020. El Sistema de Actuación es el de Concertación Directa y la Unidad de Actuación fija una cesión al Ayuntamiento del 5% de la edificabilidad establecida por el Plan General, que se concreta en 66,30 m2 techo.

QUINTO.- Con fecha 26 de mayo de 2025 se emite informe de técnico sobre valoración del aprovechamiento urbanístico de cesión. Al Ayuntamiento le correspondería una parcela en proindiviso de 150 m2 donde se podrían materializar 132,60 m2 techo, siendo la cesión al Ayuntamiento de 66,30 m2techo lo que representa un porcentaje del 87,9% sobre la parcela.

El valor del solar para materializar los 66,30 m2 techo asciende a la cantidad de 28.698,85 €.

SEXTO.- Consta en el expediente informe favorable del Jefe de Servicio de Patrimonio de este Ayuntamiento de fecha 16 de junio de 2025 e informe técnico favorable de la Jefa de Servicio de Planeamiento y Gestión Urbanística de fecha 18 de septiembre de 2025.

SÉPTIMO.- Mediante acuerdo de sesión ordinaria de Pleno del Excmo. Ayuntamiento de Lorca, de fecha 28 de julio de 2025, se sometió al trámite de información pública el convenio urbanístico para la sustitución del deber legal de cesión del aprovechamiento urbanístico por el pago en metálico de la UA-69A del PGMO de Lorca por espacio de un mes mediante la inserción de anuncio en el "BORM" n.º 185 de 12 de agosto de 2025.

Consta Diligencia de fecha 15 de septiembre de 2025 emitida por el Sr. Director Acctal. De la Oficina de Gobierno Local, donde constata que el Convenio ha estado expuesto desde el día 12 de agosto de 2025 hasta el día 12 de septiembre de 2025, ambos inclusive, en el Tablón Oficial de Edictos Electrónico de este Ayuntamiento.

En el periodo de información pública no se ha presentado ninguna alegación al respecto en el Registro del Excmo. Ayuntamiento de Lorca, constando certificado acreditativo.

FUNDAMENTOS JURÍDICOS

PRIMERO.- El artículo 18 del texto refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana, regula los deberes vinculados a la promoción de las actuaciones de transformación urbanística y a las actuaciones edificatorias, disponiendo en su apartado 1.b) que la legislación sobre ordenación territorial y urbanística podrá determinar los casos y condiciones en que quepa sustituir la entrega del suelo por otras formas de cumplimiento del deber, excepto cuando pueda cumplirse con suelo destinado a vivienda sometida a algún régimen de protección pública, en virtud de la reserva a que se refiere la letra b) del apartado 1 del artículo 20.

SEGUNDO.- Por su parte, el artículo 78.2, de la Ley 13/2015, de 30 de marzo, de ordenación territorial y urbanística de la Región de Murcia, dispone que la cesión de suelo no destinado a vivienda de protección pública se podrá sustituir, por mutuo acuerdo, por su valor equivalente establecido en la legislación vigente, con destino a las finalidades propias del patrimonio público de suelo.

TERCERO.- El artículo 182.1 de la Ley 13/2015, de 30 de marzo, de Ordenación Territorial y Urbanística de la Región de Murcia, dispone, que las Administraciones públicas y las entidades de Derecho público de ellas dependientes, así como los consorcios y sociedades urbanísticas, podrán suscribir convenios entre sí o con particulares, con la finalidad de establecer condiciones detalladas para la ejecución del planeamiento urbanístico, o bien para la formulación o modificación de este.

No obstante, lo dispuesto en el apartado anterior, no podrá ser objeto de convenio la modificación del planeamiento para cambiar la clasificación del suelo, salvo la que tenga por objeto el cambio de clasificación de suelo no urbanizable inadecuado a suelo urbanizable.

CUARTO.- El artículo 182 de la Ley 13/2015, de 30 de marzo, de Ordenación Territorial y Urbanística de la Región de Murcia, en su apartado 4, indica que la negociación, tramitación y celebración de los convenios urbanísticos se atenderán a los principios de transparencia y publicidad, conforme a las siguientes normas:

a) Los convenios, antes de su celebración, se someterán a información pública por plazo de un mes mediante su publicación en el Boletín Oficial de la Región de Murcia y en la sede electrónica correspondiente.

En el anuncio de información pública se hará constar la identidad de las partes firmantes del convenio, así como las de aquellas personas que se hubieran adherido al mismo, se determinará su objeto y se identificará gráfica y descriptivamente el ámbito espacial al cual se refieran.

b) Los convenios en los que establezcan condiciones para la formulación o modificación de los instrumentos de planeamiento se incorporarán a los correspondientes expedientes desde el mismo inicio del procedimiento.

c) Los convenios en los que se establezcan condiciones para el cumplimiento del deber legal de cesión del aprovechamiento correspondiente al ayuntamiento, o de la participación de este en los gastos de urbanización en el planeamiento de iniciativa particular, se atenderá a lo dispuesto en esta ley en cuanto al destino y transmisión de los patrimonios públicos de suelo, e incluirán la valoración pertinente.

QUINTO.- El artículo 182 de la Ley 13/2015, de 30 de marzo, de Ordenación Territorial y Urbanística de la Región de Murcia, en su último apartado, dispone que mediante convenio, que deberá ser aprobado por el pleno municipal, podrá sustituirse el deber legal de cesión de aprovechamiento urbanístico por el pago de una cantidad en metálico, que quedará siempre afectada al patrimonio público de suelo. También quedarán afectadas al patrimonio público de suelo las prestaciones en metálico o en especie que se reciban por los ayuntamientos como contraprestación del convenio.

SEXTO.- Por lo que, cabe sostener, que el ejercicio de la facultad prevista en el artículo 182 de la Ley 13/2015, de 30 de marzo, de Ordenación Territorial y Urbanística de la Región de Murcia, en orden a sustituir, por medio de convenio, el deber legal de cesión de aprovechamiento urbanístico por el pago del equivalente de su valor en metálico, queda condicionado de manera imperativa a que ese aprovechamiento

que ha de ser cedido por el promotor de las actuaciones de urbanización, no esté destinado a la futura construcción de vivienda de protección pública, con arreglo a las reservas previstas por la legislación territorial y urbanística o, de conformidad con ella, por los instrumentos de ordenación o planeamiento.

SÉPTIMO.- La motivación de dicha sustitución monetaria se fundamenta en el informe técnico favorable de la Jefa de Servicio de Planeamiento y Gestión Urbanística de fecha 18 de septiembre de 2025, así como en la imposibilidad material de ejecutar la cesión de los 66,30 m² impuestos a la Unidad de Actuación, siendo imposible que dicha cesión pueda individualizarse en una única parcela o vivienda. De la ejecución del ámbito resultarán viviendas unifamiliares con una superficie superior a la superficie de la cesión a favor del Ayuntamiento, siendo estos inmuebles con destino a residencia indivisibles.

OCTAVO.- El presente documento tiene naturaleza jurídico-administrativa y se otorga al amparo de lo previsto en el artículo 47 de la Ley 40/2015 de 1 de Octubre del Régimen Jurídico del Sector Público y de conformidad con lo previsto en el artículo 182 de la Ley 13/2015, de 30 de marzo, de ordenación territorial y urbanística de la Región de Murcia.

La potestad de planeamiento ha de actuar siempre en aras del interés general y según principios de buena administración para lograr la mejor ordenación urbanística posible. Atendiendo a la naturaleza jurídica de los convenios conviene resaltar que se trata de una auténtica convención negociada obligatoria.

De la naturaleza jurídica del Convenio se extrae como consecuencia que el convenio, no puede considerarse como un acto de trámite del mismo, sino que tiene sustantividad propia, lo que permite su impugnación. Es por ello, que, ante el incumplimiento del convenio por los particulares habilita a la Administración, que podrá acordar la resolución del convenio con exigencia de daños y perjuicios, ejecutar las garantías que hubiere o acudir a la vía jurisdiccional.

NOVENO.- Que el órgano competente para la adopción de dicho acuerdo es el Excmo. Ayuntamiento Pleno, de conformidad con lo establecido en el Art. 123.1 i) de la Ley 7/85 Reguladora de la Bases del Régimen Local.

La Teniente de Alcalde que suscribe, de conformidad con los antecedentes expuestos y preceptos de general y pertinente aplicación, tiene a bien Informar favorablemente y proponer al Pleno del Excmo. Ayuntamiento de Lorca la adopción de los siguientes **ACUERDOS**:

1º.- Someter a la consideración de este órgano, para su aprobación definitiva, el texto del Convenio, cuyo tenor literal es el que se expone a continuación: **"Convenio Urbanístico para la sustitución del deber legal de cesión del aprovechamiento urbanístico por el pago en metálico de la Unidad de Actuación U.A.-69A del P.G.M.O. de Lorca.**

En Lorca a de de.....

REUNIDOS:

De una parte, el EXCMO. AYUNTAMIENTO DE LORCA representado por D. FULGENCIO GIL JODAR, Alcalde-Presidente, debidamente facultado para este acto, según acuerdo del Excmo. Ayuntamiento en Pleno del día de de

De otra: D. ANTONIO LÓPEZ MOLINA, provisto de N.I.F./D.N.I. 23.252.071-Z y D. ALFONSO JIMENEZ REVERTE, provisto de N.I.F./D.N.I. 23.241.748-H, ambos como Administradores mancomunados de la mercantil "PROMOCIONES J&L 2018, S.L.", entidad provista de C.I.F. B73562027 y con domicilio social en Lorca, en Ctra. De Granada 73 - Centro De Negocios B&s Puert 30800 - (Lorca).

INTERVIENEN:

- El Sr. FULGENCIO GIL JODAR como Alcalde-Presidente en representación del Excmo. Ayuntamiento de Lorca (Murcia).

- D. ANTONIO LÓPEZ MOLINA y D. ALFONSO JIMENEZ REVERTE, en nombre y representación de la mercantil "PROMOCIONES J&L 2018, S.L.", de nacionalidad española, con domicilio social en Lorca, en C/ BODEGONES, Nº 239 (30.800 Murcia), constituida por tiempo indefinido mediante escritura autorizada por el Notario, el, e inscrita en el Registro Mercantil de Sevilla, al folio del tomo, Secc. ... de Sociedades, hoja nº inscripción C.I.F.:

Sus facultades para este acto resultan de su nombramiento como Administradores mancomunados en escritura de elevación a públicos de acuerdos sociales que consta debidamente inscrita por el Registro Mercantil, según Bastanteo efectuado por la Secretaría General del Excmo. Ayuntamiento de Lorca.

Todos ellos mayores de edad, con capacidad de obrar no encontrándose incurso en ninguna de las prohibiciones para contratar establecidas en la legislación de contratos de las Administraciones Públicas. Los comparecientes, según intervienen, se reconocen mutuamente capacidad para suscribir el presente convenio y,

EXPONEN

I.- Que el Plan General Municipal de Ordenación de Lorca, aprobado definitivamente por Orden resolutoria del Excmo. Sr. Consejero de Obras Públicas en fecha de 18 de Abril de 2003 y publicado en el B.O.R.M. de 19 de Julio de 2003, con sus sucesivas modificaciones, recoge entre sus ámbitos de ordenación y delimitación la Unidad de Actuación UA-69A ubicada en la Virgen de la Huertas (Lorca).

II.- La unidad de Actuación UA-69 fue objeto de modificación en su delimitación y fue aprobada definitivamente en fecha 14 de julio de 2005 y publicada en el B.O.R.M. de 04/08/2005, así como el Programa de Actuación y Cambio de Sistema de Actuación de la UA-69A que fue aprobado definitivamente el día 21 de febrero de 2007 y publicado en el B.O.R.M. de 16/03/2007.

III.- Por Acuerdo de la Junta de Gobierno de Lorca de 27 de Noviembre de 2020, entre otros asuntos, se aprobó inicialmente la Modificación del Programa de Actuación de la U.A. 69-A del P.G.M.O. en los términos que obra en dicho acuerdo.

IV.- Que la Unidad de Actuación se delimita según los siguientes datos urbanísticos:

UNIDAD ACTUACION 69A							
manzana	ordenanza	tipología	superfici e	%	Altura máxima	E	Aprov. m2
						m2/m 2	
1	4	Unif.agrupada	1.326,00	68%	2	1	1.326
		viario	628,50	32%			
		Total unidad	1.954,50	100%			1.955
		Aprovechamiento	0,68				
		Porcentaje de cesión	26				
		Porcentaje de suelo	0,68				
		Cesión de	5				
		Iniciativa de la	privada				
		Sistema de actuación	Compensación				

V.- Que "PROMOCIONES J&L 2018, S.L." es propietaria de la totalidad de la superficie del ámbito de la actuación a ejecutar, por venir este comprendido por la finca registral número 21.841 que se describe, cuya titularidad corresponde exclusivamente a la referida mercantil.

"1. PARCELA 2.- Trozo de terreno procedente del huerto conocido por "Huerto de la Virgen de las Huertas", radicante en la diputación de Pulgara y Cazalla, del término de Lorca, riego de la Ventena, hoy con fachada a la calle Padre Isidro, de mil ochocientos cuarenta y seis metros con sesenta y cinco decímetros cuadrados (1846,65 m2): Linda: Norte, parcela 1, finca registral 21841, Este, parcela 4, finca registral 56222, Sur, parcela 3, finca registral 56220 y Oeste Calle Padre Isidro.

INSCRIPCION: Inscrita en el registro de la propiedad de Lorca nº3, al tomo 2662, libro 2315, folio 160, finca de Lorca Sección nº2 56218, inscripción 4ª...."

REFERENCIA CATASTRAL: 6098012XG1659H0001OT

TITULO: Resolución de Permuta, formalizada en mandamiento de fecha 3 de septiembre de 2012, dado en Lorca, por el Juzgado de 1ª Instancia e Instrucción número 3, con numero de procedimiento 953/2010

Se adjunta como DOCUMENTO UNO copia de la nota simple expedida por el Registro de la Propiedad número 3 de Lorca.

VI.- Que el artículo 182 de la Ley 13/2015, de 30 de marzo, de ordenación territorial y urbanística de la Región de Murcia establece la posibilidad de suscribir convenios urbanísticos de con la finalidad de establecer condiciones detalladas para la ejecución del planeamiento urbanístico.

A su vez, el apartado 4.c) del artículo 182 de la misma norma urbanística antes referida, establece que cualquier convenio en el que se establezca las condiciones para el cumplimiento del deber legal de cesión del aprovechamiento correspondiente al Ayuntamiento, se deberá atender a lo dispuesto en la ley respecto del destino y transmisión de los patrimonios públicos de suelo, e incluirán la valoración pertinente.

Por último, el apartado 7 del mismo precepto 182 de la Ley 13/2015, de 30 de marzo, recoge "7. Mediante convenio, que deberá ser aprobado por el pleno municipal, podrá sustituirse el deber legal de cesión de aprovechamiento urbanístico por el pago de una cantidad en metálico, que quedará siempre afectada al patrimonio público de suelo. También quedarán afectadas al patrimonio público de suelo las prestaciones en metálico o en especie que se reciban por los ayuntamientos como contraprestación del convenio."

El ámbito del presente Convenio coincide con el correspondiente a la U.A. 69-A, siendo su objeto la monetarización o cesión del aprovechamiento urbanístico correspondiente al 5% del aprovechamiento del derecho de cesión a favor del Excmo. Ayuntamiento de Lorca para este ámbito de planeamiento urbanístico, por la cantidad substitutiva en metálico, cuyo destino será el que legalmente corresponda y se apruebe por acuerdo adoptado por el órgano competente.

La motivación de dicha sustitución monetaria viene dada, entre otros, por los siguientes motivos:

- Las cesiones impuestas a la Unidad de actuación se materializan en 66,30 m2, siendo imposible que dicha cesión pueda individualizarse en una única parcela o vivienda. De la ejecución del ámbito resultarán viviendas unifamiliares con una superficie superior a la superficie de la cesión a favor del Ayuntamiento, siendo estos inmuebles con destino a residencia indivisibles.

V.-Que, a tales fines, al amparo de lo previsto en el artículo 182 de la Ley 13/2015, de 30 de marzo, de ordenación territorial y urbanística de la Región de Murcia suscriben el presente CONVENIO URBANÍSTICO referente al ámbito de la Unidad de Actuación U.A. 69-A conforme a las siguientes:

ESTIPULACIONES:

Primera: Objeto.

El presente convenio tiene por objeto la sustitución, por su equivalente en metálico, de la superficie con aprovechamiento lucrativo, ya urbanizada, en la que se materializa la cesión del 5% del aprovechamiento urbanístico correspondiente al Excmo. Ayuntamiento de Lorca, en la Unidad de Actuación U.A. 69-A del P.G.M.O. del Lorca. El convenio incluye como

anexo la valoración de este aprovechamiento, realizada por los servicios técnicos del Área de Urbanismo.

Segunda.- Sustitución y valoración del 5% del aprovechamiento urbanístico.

1.- Conforme a lo establecido en el artículo 182 de la Ley 13/2015, de 30 de marzo, de ordenación territorial y urbanística de la Región de Murcia, y demás normativa de aplicación, se reconoce la posibilidad de suscribir convenios urbanísticos en los que establecer condiciones específicas de ejecución del planeamiento urbanístico.

De forma particular, el apartado 7 del mismo precepto 182 de la Ley 13/2015 de 30 de marzo, reconoce la facultad, por la firma de convenio y previa aprobación pertinente, de sustituirse el deber legal de cesión de aprovechamiento urbanístico por el pago de una cantidad en metálico.

2.- Los derechos municipales totales objeto de monetarización son de 66,30 m², correspondiéndose íntegramente con la cesión obligatoria y gratuita del 5% del aprovechamiento de los propietarios en concepto de partición en las plusvalías urbanísticas.

Asciende la valoración de la totalidad de los derechos municipales a la cantidad de 28.698,85 € cantidad no sujeta al Impuesto del Valor Añadido, al proceder exclusivamente del 5% de cesión, y, por tanto, a no constituir esta compensación a una operación de entrega de bienes o prestación de servicios.

3.- A la firma del convenio, deberá acreditarse la constitución de un depósito de fianza en metálico o mediante aval de entidad financiera de duración definitiva, en la Tesorería del Excmo. Ayuntamiento de Lorca por la cantidad de 28.698,85 € para responder de la citada obligación de pago, que se hará efectiva por parte de la Administración.

4.- El pago del valor monetarizado del aprovechamiento urbanístico correspondiente al 5% del aprovechamiento de cesión al Excmo. Ayuntamiento de Lorca por parte de la mercantil PROMOCIONES J&L 2018, S.L., se hará efectivo mediante ingreso en la cuenta bancaria de titularidad municipal que se designará a tales efectos en el plazo de 15 días desde la notificación a PROMOCIONES J&L 2018, S.L. de la resolución o acuerdo de aprobación definitiva de la Modificación del Programa de Actuación de la U.A. 69-A del P.G.M.O.

5.- El incumplimiento o impago en el plazo pactado por PROMOCIONES J&L, S.L. del importe de monetarización que sea aprobado por el Pleno de la Corporación, previos trámites correspondientes, habilitará a la administración a proceder a la reclamación de cobro de dichos derechos por las vías legales, pudiendo proceder incluso por la vía de apremio correspondiente.

Tercera.- Naturaleza jurídica.

El presente documento tiene naturaleza jurídico-administrativa y se otorga al amparo de lo previsto en el artículo 47 de la Ley 40/2015 de 1 de Octubre del Régimen Jurídico del Sector Público y de conformidad con los previsto en el artículo 182 de la Ley 13/2015, de 30 de marzo, de ordenación territorial y urbanística de la Región de Murcia.

Cuarta. Gastos y Tributos.

Los gastos e impuestos que pudieran derivarse como consecuencia de la formalización de la sustitución económica de los aprovechamientos urbanísticos objeto de este convenio, serán de cuenta de la mercantil adquirente de los mismos.

Quinta.- Vigencia.

Los efectos y vigencia del presente convenio quedan condicionados a su aprobación por el órgano municipal competente, obligándose el Ayuntamiento a la tramitación del procedimiento correspondiente para que dicha aprobación pueda producirse, así como proceder a las publicaciones e inscripciones en registros administrativos que para su validez o eficacia sean precisas. Tras la aprobación, la vigencia del presente convenio finalizará con la aprobación definitiva de la modificación del Programa de Actuación y el pago de las obligaciones derivadas del mismo.

Sexta.- Publicidad y Recursos.

El presente convenio será sometido a información pública por plazo de 1 mes mediante publicación en el Boletín Oficial de la Región de Murcia y en la sede electrónica correspondiente conforme a lo previsto en la legislación urbanística, artículo 182 de la Ley 13/2015, de 30 de marzo, de ordenación territorial y urbanística de la Región de Murcia.

En el anuncio de información pública se hará constar la identidad de las partes firmantes del convenio, así como las de aquellas personas que se hubieran adherido al mismo, se determinará su objeto y se identificará gráfica y descriptivamente el ámbito espacial al cual se refieran.

Las cuestiones litigiosas surgidas sobre la interpretación, modificación, resolución y efectos de este convenio, serán resueltas por el Pleno del Ayuntamiento, cuyos acuerdos pondrán fin a la vía administrativa y serán inmediatamente ejecutivos, pudiendo ser recurridos potestativamente en reposición ante el mismo órgano que los dicte, o ser impugnado mediante recurso contencioso administrativo, conforme a lo dispuesto en la Ley reguladora de dicha Jurisdicción.

Y en prueba de conformidad, las partes, según intervienen, suscriben por triplicado el presente documento en la fecha y lugar indicado en el encabezamiento".

2º.- Aprobar el texto definitivo del Convenio Urbanístico para la sustitución del deber legal de cesión del aprovechamiento urbanístico por el pago en metálico de la Unidad de Actuación UA-69A del P.G.M.O. de Lorca.

3º.- Notificar el acuerdo de aprobación definitiva a la parte interesada, debiendo ser suscrito el Convenio en los tres meses siguientes a dicha notificación, quedando en otro caso sin efecto el acuerdo de voluntades.

4º.- Publicar el Convenio una vez suscrito mediante anuncio en el Boletín Oficial de la Región de Murcia y en la sede electrónica del Ayuntamiento de Lorca.

5º.- Dar traslado de los presentes extremos al Servicio de Patrimonio, al Servicio de Tesorería, al Servicio de Actividades y Obras y al Servicio de Planeamiento y Gestión Urbanística del Excmo. Ayuntamiento de Lorca, a los efectos oportunos."

Y las Comisiones, por mayoría con el voto afirmativo del grupo municipal Popular y reserva de voto de los grupos municipales Socialista, Vox e Izquierda Unida-Verdes + Podemos + AV, acordaron informar favorablemente la moción de la Teniente de Alcalde delegada de Urbanismo y proponer al Excmo. Ayuntamiento Pleno la adopción de los acuerdos contenidos en la misma."

En nombre del grupo municipal Popular interviene D.^a María Hernández defendiendo la moción presentada y reiterando los argumentos contenidos en la misma.

En nombre del grupo municipal Izquierda Unida-Verdes + Podemos + Av interviene D. Pedro Sosa indicando que no va a apoyar la moción, porque su grupo es contrario a enajenar terrenos, esto en su opinión se podría hacer mediante acuerdo con el promotor. Se está perdiendo la oportunidad de construir vivienda en suelo público destinada a jóvenes.

A continuación, el Sr. Alcalde somete a votación ordinaria a mano alzada la aprobación del dictamen y practicada la misma dio el siguiente resultado:

Votos afirmativos: 23 (grupos municipales Popular, Socialista y Vox).
Votos negativos: 1 (grupo municipal Izquierda Unida-Verdes + Podemos + AV).
Se abstienen: 0.

Y el Excmo. Ayuntamiento Pleno, por mayoría, adoptó los siguientes acuerdos:

1º.- Someter a la consideración de este órgano, para su aprobación definitiva, el texto del Convenio, cuyo tenor literal es el que se expone a continuación: **"Convenio Urbanístico para la sustitución del deber legal de cesión del aprovechamiento urbanístico por el pago en metálico de la Unidad de Actuación U.A.-69A del P.G.M.O. de Lorca.**

En Lorca a de de.....

REUNIDOS:

De una parte, el EXCMO. AYUNTAMIENTO DE LORCA representado por D. FULGENCIO GIL JODAR, Alcalde-Presidente, debidamente facultado para este acto, según acuerdo del Excmo. Ayuntamiento en Pleno del día de de

De otra: D. ANTONIO LÓPEZ MOLINA, provisto de N.I.F./D.N.I. 23.252.071-Z y D. ALFONSO JIMENEZ REVERTE, provisto de N.I.F./D.N.I. 23.241.748-H, ambos como Administradores mancomunados de la mercantil "PROMOCIONES J&L 2018, S.L.", entidad provista de C.I.F. B73562027 y con domicilio social en Lorca, en Ctra. De Granada 73 - Centro De Negocios B&s Puert 30800 - (Lorca).

INTERVIENEN:

- El Sr. FULGENCIO GIL JODAR como Alcalde-Presidente en representación del Excmo. Ayuntamiento de Lorca (Murcia).

- D. ANTONIO LÓPEZ MOLINA y D. ALFONSO JIMENEZ REVERTE, en nombre y representación de la mercantil "PROMOCIONES J&L 2018, S.L.", de nacionalidad española, con domicilio social en Lorca, en C/ BODEGONES, N° 239 (30.800 Murcia), constituida por tiempo indefinido mediante escritura autorizada por el Notario, el, e inscrita en el Registro Mercantil de Sevilla, al folio del tomo, Secc. ... de Sociedades, hoja n° inscripción C.I.F.:

Sus facultades para este acto resultan de su nombramiento como Administradores mancomunados en escritura de elevación a públicos de acuerdos sociales que consta debidamente inscrita por el Registro Mercantil, según Bastanteo efectuado por la Secretaría General del Excmo. Ayuntamiento de Lorca.

Todos ellos mayores de edad, con capacidad de obrar no encontrándose incurso en ninguna de las prohibiciones para contratar establecidas en la legislación de contratos de las Administraciones Públicas. Los comparecientes, según intervienen, se reconocen mutuamente capacidad para suscribir el presente convenio y,

EXPONEN

I.- Que el Plan General Municipal de Ordenación de Lorca, aprobado definitivamente por Orden resolutoria del Excmo. Sr. Consejero de Obras Públicas en fecha de 18 de Abril de 2003 y publicado en el B.O.R.M. de 19 de Julio de 2003, con sus sucesivas modificaciones, recoge entre sus ámbitos de ordenación y delimitación la Unidad de Actuación UA-69A ubicada en la Virgen de la Huertas (Lorca).

II.- La unidad de Actuación UA-69 fue objeto de modificación en su delimitación y fue aprobada definitivamente en fecha 14 de julio de 2005 y publicada en el B.O.R.M. de 04/08/2005, así como el Programa de Actuación y Cambio de Sistema de Actuación de la UA-69A que fue aprobado definitivamente el día 21 de febrero de 2007 y publicado en el B.O.R.M. de 16/03/2007.

III.- Por Acuerdo de la Junta de Gobierno de Lorca de 27 de Noviembre de 2020, entre otros asuntos, se aprobó inicialmente la Modificación del Programa de Actuación de la U.A. 69-A del P.G.M.O. en los términos que obra en dicho acuerdo.

IV.- Que la Unidad de Actuación se delimita según los siguientes datos urbanísticos:

UNIDAD ACTUACION 69A							
					Altura	E	

manzana	ordenanza	tipología	superficie	%	máxima	m2/m2	Aprov. m2
1	4	Unif.agrupada	1.326,00	68%	2	1	1.326
		viario	628,50	32%			
		Total unidad	1.954,50	100%			1.955
		Aprovechamiento	0,68				
		Porcentaje de cesión	26				
		Porcentaje de suelo	0,68				
		Cesión de	5				
		Iniciativa de la	privada				
		Sistema de actuación	Compensación				

V.- Que "PROMOCIONES J&L 2018, S.L." es propietaria de la totalidad de la superficie del ámbito de la actuación a ejecutar, por venir este comprendido por la finca registral número 21.841 que se describe, cuya titularidad corresponde exclusivamente a la referida mercantil.

"1. PARCELA 2.- Trozo de terreno procedente del huerto conocido por "Huerto de la Virgen de las Huertas", radicante en la diputación de Pulgara y Cazalla, del término de Lorca, riego de la Ventena, hoy con fachada a la calle Padre Isidro, de mil ochocientos cuarenta y seis metros con sesenta y cinco decímetros cuadrados (1846,65 m2): Linda: Norte, parcela 1, finca registral 21841, Este, parcela 4, finca registral 56222, Sur, parcela 3, finca registral 56220 y Oeste Calle Padre Isidro.

INSCRIPCION: Inscrita en el registro de la propiedad de Lorca nº3, al tomo 2662, libro 2315, folio 160, finca de Lorca Sección nº2 56218, inscripción 4ª...."

REFERENCIA CATASTRAL: 6098012XG1659H0001OT

TITULO: Resolución de Permuta, formalizada en mandamiento de fecha 3 de septiembre de 2012, dado en Lorca, por el Juzgado de 1ª Instancia e Instrucción número 3, con numero de procedimiento 953/2010

Se adjunta como DOCUMENTO UNO copia de la nota simple expedida por el Registro de la Propiedad número 3 de Lorca.

VI.- Que el artículo 182 de la Ley 13/2015, de 30 de marzo, de ordenación territorial y urbanística de la Región de Murcia establece la posibilidad de suscribir convenios urbanísticos de con la finalidad de establecer condiciones detalladas para la ejecución del planeamiento urbanístico.

A su vez, el apartado 4.c) del artículo 182 de la misma norma urbanística antes referida, establece que cualquier convenio en el que se establezca las condiciones para el cumplimiento del deber legal de cesión del aprovechamiento correspondiente al Ayuntamiento, se deberá atender a lo dispuesto en la ley respecto del destino y transmisión de los patrimonios públicos de suelo, e incluirán la valoración pertinente.

Por último, el apartado 7 del mismo precepto 182 de la Ley 13/2015, de 30 de marzo, recoge "7. Mediante convenio, que deberá ser aprobado por el pleno municipal, podrá sustituirse el deber legal de cesión de aprovechamiento urbanístico por el pago de una cantidad en metálico, que quedará siempre afectada al patrimonio público de suelo. También quedarán afectadas al patrimonio público de suelo las prestaciones en metálico o en especie que se reciban por los ayuntamientos como contraprestación del convenio."

El ámbito del presente Convenio coincide con el correspondiente a la U.A. 69-A, siendo su objeto la monetarización o cesión del aprovechamiento urbanístico correspondiente al 5% del aprovechamiento del derecho de cesión a favor del Excmo. Ayuntamiento de Lorca para este ámbito de planeamiento urbanístico, por la cantidad substitutiva en metálico, cuyo destino será el que legalmente corresponda y se apruebe por acuerdo adoptado por el órgano competente.

La motivación de dicha sustitución monetaria viene dada, entre otros, por los siguientes motivos:

- Las cesiones impuestas a la Unidad de actuación se materializan en 66,30 m2, siendo imposible que dicha cesión pueda individualizarse en una única parcela o vivienda. De la ejecución del ámbito resultarán viviendas unifamiliares con una superficie superior a la superficie de la cesión a favor del Ayuntamiento, siendo estos inmuebles con destino a residencia indivisibles.

V.-Que, a tales fines, al amparo de lo previsto en el artículo 182 de la Ley 13/2015, de 30 de marzo, de ordenación territorial y urbanística de la Región de Murcia suscriben el presente CONVENIO URBANÍSTICO referente al ámbito de la Unidad de Actuación U.A. 69-A conforme a las siguientes:

ESTIPULACIONES:

Primera: Objeto.

El presente convenio tiene por objeto la sustitución, por su equivalente en metálico, de la superficie con aprovechamiento lucrativo, ya urbanizada, en la que se materializa la cesión del 5% del aprovechamiento urbanístico correspondiente al Excmo. Ayuntamiento de Lorca, en la Unidad de Actuación U.A. 69-A del P.G.M.O. del Lorca. El convenio incluye como anexo la valoración de este aprovechamiento, realizada por los servicios técnicos del Área de Urbanismo.

Segunda.- Sustitución y valoración del 5% del aprovechamiento urbanístico.

1.- Conforme a lo establecido en el artículo 182 de la Ley 13/2015, de 30 de marzo, de ordenación territorial y urbanística de la Región de

Murcia, y demás normativa de aplicación, se reconoce la posibilidad de suscribir convenios urbanísticos en los que establecer condiciones específicas de ejecución del planeamiento urbanístico.

De forma particular, el apartado 7 del mismo precepto 182 de la Ley 13/2015 de 30 de marzo, reconoce la facultad, por la firma de convenio y previa aprobación pertinente, de sustituirse el deber legal de cesión de aprovechamiento urbanístico por el pago de una cantidad en metálico.

2.- Los derechos municipales totales objeto de monetarización son de 66,30 m², correspondiéndose íntegramente con la cesión obligatoria y gratuita del 5% del aprovechamiento de los propietarios en concepto de partición en las plusvalías urbanísticas.

Asciende la valoración de la totalidad de los derechos municipales a la cantidad de 28.698,85 € cantidad no sujeta al Impuesto del Valor Añadido, al proceder exclusivamente del 5% de cesión, y, por tanto, a no constituir esta compensación a una operación de entrega de bienes o prestación de servicios.

3.- A la firma del convenio, deberá acreditarse la constitución de un depósito de fianza en metálico o mediante aval de entidad financiera de duración definitiva, en la Tesorería del Excmo. Ayuntamiento de Lorca por la cantidad de 28.698,85 € para responder de la citada obligación de pago, que se hará efectiva por parte de la Administración.

4.- El pago del valor monetarizado del aprovechamiento urbanístico correspondiente al 5% del aprovechamiento de cesión al Excmo. Ayuntamiento de Lorca por parte de la mercantil PROMOCIONES J&L 2018, S.L., se hará efectivo mediante ingreso en la cuenta bancaria de titularidad municipal que se designará a tales efectos en el plazo de 15 días desde la notificación a PROMOCIONES J&L 2018, S.L. de la resolución o acuerdo de aprobación definitiva de la Modificación del Programa de Actuación de la U.A. 69-A del P.G.M.O.

5.- El incumplimiento o impago en el plazo pactado por PROMOCIONES J&L, S.L. del importe de monetarización que sea aprobado por el Pleno de la Corporación, previos trámites correspondientes, habilitará a la administración a proceder a la reclamación de cobro de dichos derechos por las vías legales, pudiendo proceder incluso por la vía de apremio correspondiente.

Tercera.- Naturaleza jurídica.

El presente documento tiene naturaleza jurídico-administrativa y se otorga al amparo de lo previsto en el artículo 47 de la Ley 40/2015 de 1 de Octubre del Régimen Jurídico del Sector Público y de conformidad con lo previsto en el artículo 182 de la Ley 13/2015, de 30 de marzo, de ordenación territorial y urbanística de la Región de Murcia.

Cuarta. Gastos y Tributos.

Los gastos e impuestos que pudieran derivarse como consecuencia de la formalización de la sustitución económica de los aprovechamientos urbanísticos objeto de este convenio, serán de cuenta de la mercantil adquirente de los mismos.

Quinta.- Vigencia.

Los efectos y vigencia del presente convenio quedan condicionados a su aprobación por el órgano municipal competente, obligándose el Ayuntamiento a la tramitación del procedimiento correspondiente para que dicha aprobación pueda producirse, así como proceder a las publicaciones e inscripciones en registros administrativos que para su validez o eficacia sean precisas. Tras la aprobación, la vigencia del presente convenio finalizará con la aprobación definitiva de la modificación del Programa de Actuación y el pago de las obligaciones derivadas del mismo.

Sexta.- Publicidad y Recursos.

El presente convenio será sometido a información pública por plazo de 1 mes mediante publicación en el Boletín Oficial de la Región de Murcia y en la sede electrónica correspondiente conforme a lo previsto en la legislación urbanística, artículo 182 de la Ley 13/2015, de 30 de marzo, de ordenación territorial y urbanística de la Región de Murcia.

En el anuncio de información pública se hará constar la identidad de las partes firmantes del convenio, así como las de aquellas personas que se hubieran adherido al mismo, se determinará su objeto y se identificará gráfica y descriptivamente el ámbito espacial al cual se refieran.

Las cuestiones litigiosas surgidas sobre la interpretación, modificación, resolución y efectos de este convenio, serán resueltas por el Pleno del Ayuntamiento, cuyos acuerdos pondrán fin a la vía administrativa y serán inmediatamente ejecutivos, pudiendo ser recurridos potestativamente en reposición ante el mismo órgano que los dicte, o ser impugnado mediante recurso contencioso administrativo, conforme a lo dispuesto en la Ley reguladora de dicha Jurisdicción.

Y en prueba de conformidad, las partes, según intervienen, suscriben por triplicado el presente documento en la fecha y lugar indicado en el encabezamiento”.

2º.- Aprobar el texto definitivo del Convenio Urbanístico para la sustitución del deber legal de cesión del aprovechamiento urbanístico por el pago en metálico de la Unidad de Actuación UA-69A del P.G.M.O. de Lorca.

3º.- Notificar el acuerdo de aprobación definitiva a la parte interesada, debiendo ser suscrito el Convenio en los tres meses siguientes a dicha notificación, quedando en otro caso sin efecto el acuerdo de voluntades.

4º.- Publicar el Convenio una vez suscrito mediante anuncio en el Boletín Oficial de la Región de Murcia y en la sede electrónica del Ayuntamiento de Lorca.

5º.- Dar traslado de los presentes extremos al Servicio de Patrimonio, al Servicio de Tesorería, al Servicio de Actividades y Obras y al Servicio de Planeamiento y Gestión Urbanística del Excmo. Ayuntamiento de Lorca, a los efectos oportunos.

VII.- MOTIÓN DE LA TENIENTE DE ALCALDE DELEGADA DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE, VIVIENDA Y CASCO HISTÓRICO SOBRE APROBACIÓN INICIAL DE LA ORDENANZA MUNICIPAL DE REGULACIÓN DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES DE LORCA.

Conocido Dictamen de la Comisión de Presidencia, Administración Municipal y Servicios Generales conjunta con la de Seguridad Ciudadana y Control del Padrón, la de Gestión Económica y Especial de Cuentas, la de Descentralización, Desarrollo Rural, Agricultura, Ganadería y Lucha contra la Despoblación, la de Territorio, Infraestructuras y Calidad Urbana y la de Atención y Servicio Público al Ciudadano emitido el 24 de septiembre de 2025.

"Se da cuenta de una moción de la Teniente de Alcalde delegada de Urbanismo que dice lo siguiente:

"Se tiene en cuenta los siguientes antecedentes:

PRIMERO.- El 19 de septiembre de 2025 la Teniente de Alcalde delegada de Urbanismo, Medio Ambiente, Vivienda y Casco Histórico eleva a la Junta de Gobierno Moción sobre aprobación del proyecto de Ordenanza Municipal de Regulación de la Zona de Bajas Emisiones de Lorca, con la siguiente motivación:

"La necesidad de implementación de una Zona de Bajas Emisiones de Lorca se basa en la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, que obliga a todas las ciudades españolas de más de 50.000 habitantes a establecer Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) urbanas como medida esencial para la mejora de la calidad del aire y, en consecuencia, para conseguir un ambiente más saludable para la ciudadanía. El establecimiento de este tipo de zonas en estos municipios deberá realizarse antes del 2023 y será necesaria la articulación de distintas medidas a favor de una movilidad sostenible y saludable, además de las restricciones y regulaciones de tráfico previstas.

Por tal motivo, la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Lorca, en su sesión celebrada el 25 de octubre de 2024, aprobó el Proyecto de Zona de Bajas Emisiones de Lorca.

Dado que el texto de la presente norma regula relaciones "ad extra" que afectan a particulares, ha sido preceptivo acudir a fases previas como la Consulta e Información pública mediante exposición en el Tablón Oficial de edictos Electrónico y Portal web de este Ayuntamiento entre los días 12 y 26 de junio de 2025. Tras la redacción se ha producido a la publicación del texto íntegro de la Ordenanza y de su Anexo en el tablón oficial de edictos electrónico y portal web del Ayuntamiento de Lorca entre los días 6 de agosto y 5 de septiembre de 2025, ambos inclusive. Que no se han presentado alegaciones al texto que va a ser objeto de valoración y, en su caso, de aprobación por los órganos competentes municipales".

SEGUNDO.- En sesión celebrada el 19 de septiembre de 2025 la Junta de Gobierno Local adopta por unanimidad los siguientes acuerdos:

1º.- Aprobar el PROYECTO DE ORDENANZA MUNICIPAL DE REGULACIÓN DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES DE LORCA con la redacción que se describe en el cuerpo de la Moción.

2º.- Remitir el expediente administrativo completo a la Secretaría General del Pleno para proceder con los trámites siguientes: Aprobación inicial por el Pleno de la Corporación Municipal. Conforme a lo establecido en el artículo 49 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, exponer al público la modificación de la Ordenanza aprobada inicialmente, abriéndose información pública y audiencia a los interesados por plazo de treinta días hábiles, para la presentación de reclamaciones y sugerencias mediante Edicto a insertar en el Boletín Oficial de la Región de Murcia. Para el caso de que durante el periodo de información pública no se presentaran reclamaciones o sugerencias al referido texto legal se entenderá definitivamente aprobado sin necesidad de nuevo acuerdo plenario. Conforme al artículo 70 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, la modificación de la Ordenanza aprobada entrará en vigor cuando se haya publicado completamente su texto en el Boletín Oficial de la Región de Murcia y haya transcurrido el plazo previsto en el artículo 65.2 de la Ley referenciada.

3º.- Comunicar los anteriores acuerdos a la Secretaría General del Pleno así como a la Asesoría Jurídica, Servicio de Actas, Registro y Asuntos Generales, Concejalía de Movilidad, Concejalía de Parques y Jardines, Concejalía de Deportes, Policía Local y Limusa, a los efectos oportunos.

Por todo lo expuesto, la Concejala que suscribe propone al Pleno Municipal la adopción de los siguientes acuerdos:

1º.- Aprobar inicialmente la Ordenanza Municipal de Regulación de la Zona de Bajas Emisiones de Lorca, cuya redacción es la siguiente:

"PROYECTO DE ORDENANZA MUNICIPAL DE REGULACIÓN DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES DE LORCA Y DEL PROCEDIMIENTO SANCIONADOR EN MATERIA DE INCUMPLIMIENTOS DE LAS OBLIGACIONES EN RELACIÓN CON LA ZONA DE BAJAS EMISIONES DE LORCA."

CONTENIDO

CONTENIDO.....	36
PREÁMBULO.....	37
I. TÍTULO PRELIMINAR. DISPOSICIONES GENERALES	39
II. REGULACIÓN DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES	40
Capítulo 1 PRINCIPIOS GENERALES.....	40
Capítulo 2 IMPLANTACIÓN Y SEÑALIZACIÓN DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES.....	40
Capítulo 3 ACCESO, ESTACIONAMIENTO Y RESTRICCIONES DE TRÁFICO EN LA ZONA DE BAJAS EMISIONES.....	41
Capítulo 4 PARTICIPACIÓN Y ATENCIÓN CIUDADANA.....	43
III. PROCEDIMIENTO SANCIONADOR.	44
Capítulo 1 Capítulo I. Infracciones y sanciones.....	44
I. DISPOSICIONES TRANSITORIAS	44
Disposición transitoria primera.....	44
Disposición transitoria segunda.....	45
II. DISPOSICIONES FINALES	45
Disposición final primera. Normativa de aplicación subsidiaria.....	45
Disposición final segunda.....	45
I. ANEXO 1 ÁMBITO DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES	45
1. DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES	45
2. Régimen de acceso de la ZBE	46

II. ANEXO II. EXENCIONES Y AUTORIZACIONES DE ACCESO A LA ZONA DE BAJAS EMISIONES.....	47
III. ANEXO III. proyecto técnico de la zona de bajas emisiones	60

PREÁMBULO

La evolución del marco urbano de la movilidad sostenible, segura y saludables, y debido a la a complejidad creciente del aumento del tráfico rodado junto con la necesidad de compartir el territorio entre todos los modos de transporte en la ciudad y hacerlo de una forma sostenible, se hace necesario incorporar las novedades normativas en este campo y adaptar estas disposiciones de carácter general a las peculiares condiciones de nuestra ciudad en pleno siglo XXI.

El artículo 27.2 de la Ley del Estado 33/2011, de 4 de octubre, general de salud pública, dispone que las administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias, deben proteger la salud de la población mediante actividades y servicios que actúen sobre los riesgos presentes en el medio y en los alimentos, a efectos de desplegar los servicios y las actividades que permitan la gestión de los riesgos para la salud que puedan afectar a la población.

Con respecto al régimen general, el artículo 25.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases del régimen local, establecen que los municipios deben ejercer competencias, en los términos de la legislación del Estado y de las comunidades autónomas, en las materias de medio ambiente urbano, y específicamente de protección contra la contaminación atmosférica en las zonas urbanas, y de tráfico y estacionamiento de vehículos y movilidad, que incluye la ordenación del tráfico de vehículos y personas en las vías urbanas.

Por su parte, el artículo 16.4 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, determina que las entidades locales, en el ámbito de sus competencias, pueden elaborar sus propios planes y programas, con el fin de cumplir los niveles establecidos en la normativa correspondiente, y les permite adoptar medidas de restricción total o parcial del tráfico, entre las cuales se incluyen las restricciones a los vehículos más contaminantes, a ciertas matrículas, a ciertas horas o en ciertas zonas, entre otros.

El artículo 7 del Real decreto legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos de motor y seguridad vial, otorga a los municipios la competencia de restringir la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales (letra g), y el artículo 18, de acordar por los mismos motivos la prohibición total o parcial de acceso a partes de la vía, con carácter general, o para determinados vehículos, o el cierre de determinadas vías.

El artículo 3.3 del Real decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, impone a las entidades locales la obligación de adoptar las medidas necesarias para garantizar que las concentraciones de los contaminantes regulados no superen los objetivos de calidad del aire y para la reducción de las concentraciones, en particular mediante la aprobación de planes de mejora de calidad del aire y de planes de acción a corto plazo.

II

En este contexto, esta ordenanza se desarrolla para proporcionar la cobertura normativa necesaria y regular las medidas contra la contaminación atmosférica, consistente en la restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la zona de bajas emisiones (ZBE), y tiene como finalidad la preservación, la protección, la restauración y la mejora de la calidad ambiental.

Esta ordenanza se ha elaborado teniendo en cuenta los principios que conforman la buena regulación a la que se refiere el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas. En particular, se cumplen los principios de necesidad y eficacia, ya que se considera que su aprobación es el instrumento más adecuado para conseguir el objetivo que se persigue: la restricción de la circulación de determinados vehículos en la ciudad de Lorca para preservar y mejorar la calidad del aire. El principio de proporcionalidad se considera cumplido, puesto que el decreto contiene la regulación imprescindible para atender las necesidades que deben cubrirse y no comporta medidas restrictivas de derechos ni obligaciones a los destinatarios que no sean imprescindibles. El principio de seguridad jurídica se garantiza, ya que la norma es coherente con el resto del ordenamiento jurídico. También el de transparencia, porque en su proceso de elaboración se ha contado con la participación de las personas integrantes de los colectivos correspondientes y se han solicitado los informes oportunos, además de que se requiere su publicación para la entrada en vigor. En aplicación del principio de eficiencia, esta ordenanza contribuye a mejorar la eficacia y a racionalizar la gestión del tráfico de vehículos en la ciudad de Lorca.

III

En cuanto a la estructura y el contenido, esta ordenanza consta de tres capítulos, diez artículos, dos disposiciones transitorias, una disposición derogatoria, dos disposiciones finales y un anexo.

El Capítulo 1 contiene las disposiciones generales de la ordenanza: la definición (artículo 1), los objetivos y la finalidad (artículo 2), la denominación (artículo 3) y el ámbito de aplicación (artículo 4).

El Capítulo 2 regula las medidas de intervención administrativas. Medidas generales de circulación (artículo 5), la señalización (artículo 6), los criterios de acceso y funcionamiento (artículo 7), el horario de restricción de tráfico (artículo 8) y los sistemas de control (artículo 9).

El Capítulo 3 regula el régimen sancionador (artículo 10).

La disposición transitoria primera establece la fecha de inicio de la obligatoriedad de los distintivos ambientales y la disposición transitoria segunda establece la fecha de inicio de los efectos del capítulo 4.

La disposición derogatoria única indica expresamente las disposiciones municipales que quedan derogadas.

La disposición final primera faculta al concejal delegado del Área para interpretar y desarrollar cuantas cuestiones relacionadas con la presente Ordenanza sean necesarias y la disposición final segunda indica las competencias atribuidas al Ayuntamiento de Lorca en materia de ordenación de la movilidad

I. TITULO PRELIMINAR. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Objeto

Esta Ordenanza municipal establece la implantación, creación y gestión de las ZBE de Lorca, determinada en la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

Artículo 2. Finalidad

El establecimiento de Zonas de Bajas Emisiones en la ciudad de Lorca tendrá los siguientes objetivos:

- a) Reducir los niveles de contaminación ambiental y mejorar la calidad de vida de sus residentes.
- b) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.
- c) Disminuir la intensidad de tráfico, recuperando espacio público para el peatón.
- d) Revitalizar y dinamizar el entorno social, ornamental, comercial, económico y de bienestar de las zonas mediante la reducción de emisiones.

Esta ordenanza tiene la finalidad de reducir la contaminación ambiental, preservar y mejorar la calidad del aire y la salud pública, acercar los niveles de contaminación de la ciudad a los recomendados por la Organización Mundial de la Salud (OMS) y cumplir los valores límite de calidad del aire legalmente establecidos.

Artículo 3. Definiciones.

Se entenderá por Zona de Bajas Emisiones (ZBE), según definición de la Ley de Cambio Climático, el ámbito delimitado por una administración pública, en ejercicio de sus competencias, dentro de su territorio, de carácter continuo, y en el que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos.

Artículo 4. Ámbito de aplicación.

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

II. REGULACIÓN DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES

Capítulo 1 PRINCIPIOS GENERALES

Artículo 5. Principios que rigen la presente ordenanza

Son principios inspiradores de la regulación de la ZBE:

1. La reducción de las emisiones contaminantes, de gases de efecto invernadero y el ruido procedente del tráfico rodado, con el fin de mejorar la salud pública de la ciudadanía.
2. La corresponsabilidad público-privada en la mejora de la calidad atmosférica y en el fomento y la utilización de formas de transporte más sostenibles.

El Ayuntamiento de Lorca tiene la obligación de velar por la salud de su ciudadanía y el medioambiente limpio, saludable y sostenible. Por su parte, en el ámbito privado existe la responsabilidad de cumplir con las directrices públicas para lograr los objetivos referenciados en la presente ordenanza.

Capítulo 2 IMPLANTACIÓN Y SEÑALIZACIÓN DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES.

Artículo 6. Medidas generales de circulación.

Se permite la libre circulación de vehículos en todas las calles que quedan fuera de los perímetros de la ZBE. Asimismo, se permitirá la circulación de vehículos en las calles o tramos de las mismas que, por motivos de ordenación y mejor gestión de la circulación, determine el Ayuntamiento de Lorca.

Artículo 7. Señalización

1. Las ZBE estarán señalizadas en los puntos de acceso y finalización de dicho espacio, utilizando la señalización prevista por la Dirección General de Tráfico (DGT).
2. La señalización indicará si la ZBE a la que se accede tiene carácter continuo o discontinuo, referida en meses, días y horas.
3. La señalización de tráfico también debe indicar los vehículos que, en función del distintivo ambiental del que dispongan, tienen prohibido el acceso, circulación y estacionamiento en la ZBE. Asimismo, en la parte inferior de la señal o en un panel complementario colocado debajo de la señal, se indicarán los tipos de vehículos que, de acuerdo con lo establecido en el apartado 2 del Anexo 2 de esta

Ordenanza, podrán estar exceptuados de esa prohibición si cuentan con la correspondiente autorización municipal registral.

Capítulo 3 ACCESO, ESTACIONAMIENTO Y RESTRICCIONES DE TRÁFICO EN LA ZONA DE BAJAS EMISIONES.

Artículo 8. Criterios de acceso y funcionamiento a "ZBE Lorca".

1. En las ZBE del municipio se prohibirá el acceso, la circulación y el estacionamiento de los vehículos a motor según lo que se establezca en el Anexo I de la presente Ordenanza.
2. No obstante, los vehículos relacionados en el Anexo I de esta Ordenanza podrán estar autorizados temporalmente, hasta una fecha determinada, para acceder, circular y estacionar en las ZBE de forma continua o discontinua por meses, días u horas, según lo que se establezca en el Anexo II.
3. Con carácter excepcional y por razones de interés general, puede autorizarse el acceso, circulación y estacionamiento en las ZBE a vehículos distintos de los anteriores, mediante resolución motivada de la Alcaldía.

Artículo 9. Medidas específicas de restricción de tráfico ante episodios de contaminación.

La declaración de episodio de contaminación del aire por parte de la administración competente comportará la activación del protocolo de actuación municipal ante episodios de alta contaminación atmosférica y las medidas establecidas en mismo.

Artículo 10. Vehículos autorizados para acceder a la ZBE

1. Podrán acceder y circular por las calles del interior del perímetro de las ZBE y estacionar en superficie en sus vías públicas los vehículos determinados en el Anexo 2 de esta Ordenanza.
2. Además, estarán autorizados temporalmente para acceder, circular y estacionar en las ZBE los vehículos incluidos en el apartado b) del anexo 2 de esta Ordenanza, siempre que estén incluidos en el listado municipal de vehículos autorizados en las ZBE que se regula en el artículo siguiente.
3. Las autorizaciones de las que se benefician los vehículos incluidos en el mencionado listado lo serán con limitación temporal hasta una fecha, pudiendo la autorización tener efectos continuados o discontinuos, referidos en meses, días y horas, en los términos establecidos en el apartado b) del Anexo 2 de esta Ordenanza.
4. Las autorizaciones o tarjetas serán únicas, individualizadas y deberán estar colocadas en las zonas del interior de los vehículos que se establecen en esta ordenanza para su fácil visualización y control.

Artículo 11. Listado municipal de vehículos autorizados en las ZBE

1. El Ayuntamiento dispondrá y gestionará un listado de aquellos vehículos que, por su potencial contaminante, de acuerdo con lo

establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente y sus futuras actualizaciones, quedan autorizados temporalmente a acceder, circular y estacionar en la ZBE. Podrán incluirse en este listado los vehículos relacionados en el apartado b) del Anexo 2 de esta Ordenanza.

2. La solicitud de inclusión o las modificaciones de domicilio de un vehículo en el listado municipal, así como el uso efectivo de la correspondiente autorización, podrá estar sujeta a la tasa local que eventualmente se apruebe en la correspondiente Ordenanza fiscal.
3. Las personas titulares de vehículos del apartado anterior que deseen beneficiarse de las autorizaciones temporales de acceso, circulación y estacionamiento, contempladas en esta Ordenanza, deberán solicitar la inclusión de los vehículos en el listado municipal de vehículos autorizados en las ZBE.
4. Los vehículos incluidos en este listado estarán autorizados a acceder, circular y/o estacionar por las ZBE dentro de los espacios temporales delimitados en el apartado b) del Anexo 2 de esta Ordenanza
5. La gestión del listado se realizará conforme a las exigencias previstas en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de protección de datos personales y garantía de los derechos digitales y sus futuras actualizaciones.
6. Este listado se creará tres meses antes del inicio de la aplicación de las restricciones contempladas en el apartado número 2 del Anexo 1

Artículo 12. Sistema de control y Protección de datos.

1. El control de acceso a las ZBE se realizará mediante un sistema automático y con la plataforma tecnológica que se designe por la autoridad municipal. Con este sistema se comprobará si el vehículo puede acceder o no a la citada zona, sin que sea necesario captar la imagen de los ocupantes, sin perjuicio de las facultades que la Policía Local tenga asignadas y autorizadas en el control, vigilancia y denuncia de las infracciones e incumplimientos de las normas establecidas.
2. La instalación y uso de cámaras, videocámaras y de cualquier otro medio de captación y reproducción de imágenes para el control, regulación, vigilancia y disciplina del tráfico se efectuará por la autoridad municipal encargada de la regulación del tráfico¹⁹ 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.
3. La autoridad municipal podrá exigir la colocación del distintivo ambiental que identifica la clasificación ambiental que el vehículo tiene en el registro de vehículos de la Dirección General de Tráfico. Si el vehículo dispone de parabrisas delantero el distintivo ira colocado en el ángulo inferior derecho del mismo, si no dispone de parabrisas, el distintivo se colocará en lugar bien visible. Esta colocación será aplicable también a las autorizaciones temporales singulares.

Artículo 13. Estacionamiento en las ZBE.

1. La autoridad municipal queda autorizada para establecer zonas de estacionamiento, con la señalización oportuna, para vehículos autorizados dentro de la ZBE, donde se definirá un tiempo máximo de

permanencia, determinado en el Anexo I de esta Ordenanza. Se priorizará el estacionamiento en interior de garaje.

2. El órgano municipal competente, por medio de señalización, establecerá plazas de aparcamiento para determinados colectivos y para actividades de carga y descarga y modos de transporte prioritarios dentro de la ZBE como ciclos, bicicletas, vehículos de movilidad personal y vehículos eléctricos.
3. El Ayuntamiento, en su regulación tarifaria del ORA, podrá modular el precio/hora de estacionamiento en función del distintivo ambiental del vehículo. Asimismo, en las zonas de estacionamiento regulado podrá establecer tarifas diferentes para residentes y no residentes.
4. En las ZBE estará prohibido todo estacionamiento no señalizado o fuera de las zonas indicadas para la parada y estacionamiento.
5. Los aparcamientos que se encuentren fuera de las vías públicas, dentro de inmuebles o subterráneos, podrán realizar actividad aparcamiento público, previa solicitud y autorización municipal, estos aparcamientos estarán obligados a proporcionar diariamente el listado de vehículos que se han estacionado en ellos. O disponer de los elementos de control, conectados con la plataforma municipal, que sean necesarios, para la gestión de las autorizaciones de los vehículos que aparquen en los mismos.

Artículo 14. Distribución Urbana de Mercancías (DUM) y zonas de carga y descarga en las ZBE.

1. En las ZBE se podrán establecer las zonas de reservas de estacionamiento para la carga y descarga de mercancías con tiempo limitado, franjas horarias y vehículos de mercancías autorizados.
2. Las zonas de carga y descarga son las zonas de la vía pública reservadas, identificadas y señalizadas como tal, dónde se permitirá el estacionamiento o parada de vehículos destinados a la distribución de mercancías. Estas zonas reservadas estarán delimitadas de forma permanente o por periodos de días o horarios, mediante el empleo de la señalización fija establecida al efecto.
3. El control de la reserva de espacio para estas operaciones de carga y descarga, podrá realizarse con la obtención de un tique electrónico o utilización de sistemas tecnológicos, que permita conocer el tiempo de uso de cada reserva y controlar el cumplimiento de los tiempos máximos de estacionamiento en las zonas limitadas.

Capítulo 4 PARTICIPACIÓN Y ATENCIÓN CIUDADANA.

Artículo 15. Atención a la ciudadanía en la gestión de la ZBE

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

2. La implantación de la ZBE se comunicará a la Dirección General de Tráfico (DGT) para su publicación en el Punto de Acceso Nacional de Tráfico y Movilidad (NAP). Se informará del establecimiento del contorno de las ZBE, horarios si los hubiera y vehículos permitidos. La Dirección General de Tráfico facilitará la integración de la información a través de la plataforma del vehículo conectado.

III. PROCEDIMIENTO SANCIONADOR.

Capítulo 1 Capítulo I. Infracciones y sanciones.

Artículo 16. Régimen sancionador de las ZBE municipales.

1. El régimen sancionador establecido en esta Ordenanza impone en base a las infracciones del artículo 76 z3, del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que establece que son infracciones graves, cuando no sean constitutivas de delito, las conductas referidas a no respetar las restricciones de circulación derivadas de la aplicación de los protocolos ante episodios de contaminación y de las ZBE.
2. El Régimen sancionador de las ZBE se fundamentará en las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento en las ZBE, por determinación de la autoridad municipal en el ejercicio pleno de sus competencias, que es de plena aplicación, logre o no, alcanzar los objetivos perseguidos, sean estos los que sean, relativos a la calidad de aire, cambio climático, impulso del cambio modal y eficiencia energética, ruido o cualquier otro, que hayan sido establecidos en el proyecto de ZBE.

Artículo 17. Las infracciones de esta Ordenanza y sanciones

1. Tendrá la consideración de infracción grave el no respetar las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento establecidas en las ZBE, en particular:
 - a. El incumplimiento de la prohibición de circular o estacionar dentro de la ZBE por parte de los vehículos no contemplados en el Anexo II de la Ordenanza o que, estándolo, carezcan de la autorización necesaria.
2. Las infracciones tipificadas en esta Ordenanza se sancionarán con multa de 200,00 euros.
3. Las sanciones establecidas en el apartado anterior podrán incrementarse en un 30 %, en caso de reincidencia de la persona responsable. Se entiende que hay 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.

I. DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Disposición transitoria primera

Salvo para el establecimiento de nuevas ZBE o supresión de las que se incluyen en el Anexo I, la revisión y modificación de los anexos de esta Ordenanza podrá hacerse mediante Decreto de Alcaldía.

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

Disposición transitoria segunda

Con la finalidad de familiarizar a la ciudadanía con la Zona de Bajas Emisiones, su normativa aplicable, y la regulación de esta Ordenanza entrarán en vigor a partir del 31 de diciembre de 2025.

II. DISPOSICIONES FINALES

Disposición final primera. Normativa de aplicación subsidiaria.

En lo no previsto en esta Ordenanza se estará a lo dispuesto en la normativa aplicable de carácter estatal, autonómico y local.

Disposición final segunda

La presente Ordenanza de implantación y gestión de las zonas de bajas emisiones entrará en vigor una vez aprobado definitivamente por el Pleno del Excelentísimo Ayuntamiento de Lorca y sea publicado su texto íntegro en el Boletín Oficial de la Región de Murcia y haya transcurrido el plazo previsto en el articulado de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.

I. ANEXO 1 ÁMBITO DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES

1. DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES

La ZBE está formada por dos zonas claramente diferenciadas, de acuerdo con la delimitación establecida en el anexo 1.

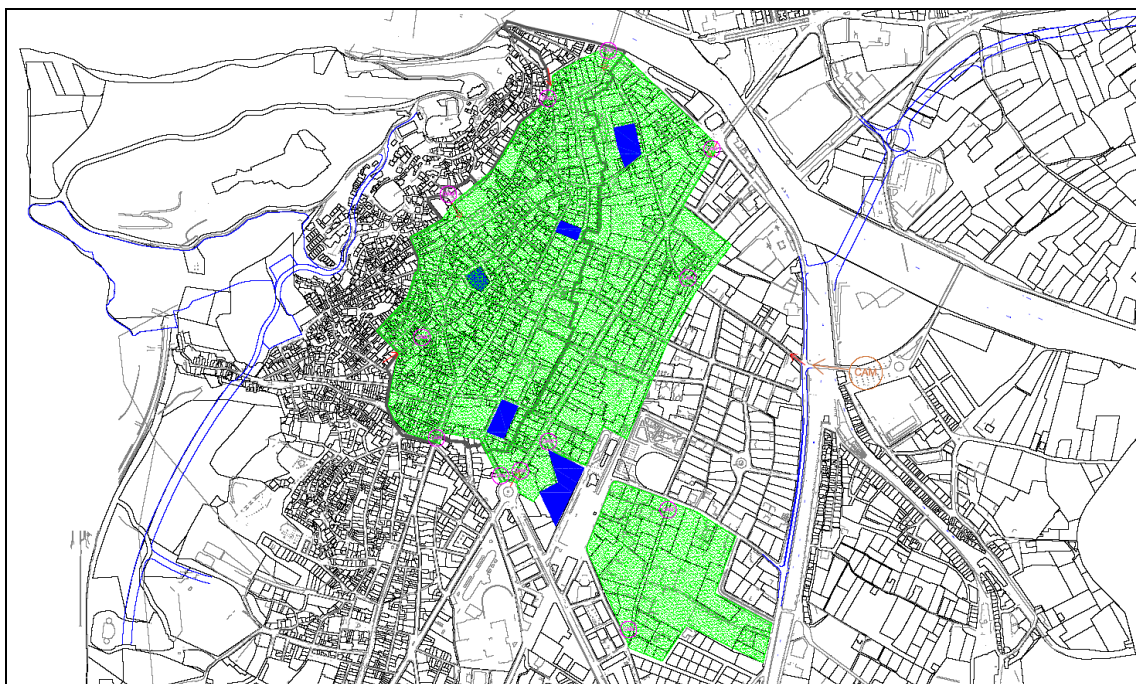
1. Zona 1: La zona principal quedará delimitada por las siguientes vías:

- Alameda Giménez Díaz
- Plaza de Carruajes
- Alameda de Menchirón
- Calle de Santa Paula
- Plaza del Negrito
- Calle de Campoamor
- Calle Nogalte
- Calle de bordadora Ángela Morales
- Calle de la Placica Nueva
- Calle Herradura
- Calle Alcolea
- Plaza de Alcolea
- Calle de Doña Ana Romero
- Calle Soto
- Calle Padre Carlón
- Calle Palmera de Uceta
- Calle Ramírez

- Calle el Pósito
- Calle Abad de los Arcos
- Calle de la Zapatería
- Calle del Gigante
- Calle Puerta de Gines
- Avenida Santa Clara
- Avenida Juan Carlos I
- Calle Miguel Ángel Blanco Garrido

2. Zona 2: La otra zona engloba varias infraestructuras dotacionales educativas, deportivas y de salud delimitada por las siguientes vías:

- Alameda Rafael Méndez
- Alameda José Fernández Corredor
- Calle Poeta Para Vico
- Calle Océano Pacífico
- Calle Océano Atlántico
- Alameda Doctor Gimeno Daduell



 Zona de Bajas Emisiones

2. RÉGIMEN DE ACCESO DE LA ZBE

La ZBE de Lorca contempla dos ámbitos territoriales, de acuerdo al Proyecto de Zona de Bajas Emisiones de Lorca en los que se establece la prohibición de acceso a los vehículos no residentes más contaminantes, es decir a los vehículos sin distintivo ambiental a partir de 31 de diciembre de 2029.

Tabla1. Restricciones contempladas en las ZBE de Lorca.

Periodo	Tipo de vehículo
---------	------------------

A partir del 31/12/2029	Los vehículos sin distintivo ambiental.
----------------------------	---

Las restricciones por etiquetado medioambiental serán para todo tipo de vehículos a motor, salvo las exenciones contempladas en el Anexo II de este documento.

El horario de carga y descarga, y la limitación temporal de estacionamiento en las plazas reservadas a tal fin vendrán definidas por la ordenanza correspondiente o por un Decreto de Alcaldía.

II. ANEXO II. EXENCIONES Y AUTORIZACIONES DE ACCESO A LA ZONA DE BAJAS EMISIONES

Se contemplan las siguientes exenciones dentro de la regulación de las zonas descritas en el Anexo I:

- Vehículos de libre acceso, circulación y estacionamiento sin necesidad de autorización municipal registral.
- Vehículos que precisan de autorización municipal registral limitada de acceso, circulación y estacionamiento.
- Vehículos que precisan de autorización municipal registral limitada de acceso y circulación.
- Vehículos autorizados de forma excepcional que no precisan autorización municipal

a) VEHÍCULOS DE LIBRE ACCESO, CIRCULACIÓN Y ESTACIONAMIENTO SIN NECESIDAD DE AUTORIZACIÓN MUNICIPAL

En la tabla siguiente se muestran los vehículos de libre acceso, circulación y estacionamiento, en función del anillo, sin necesidad de autorización municipal registral.

Ámbito	Periodo	Tipo de vehículo
Zona 1	A partir del 31/12/2029	Los ciclos, bicicletas y los vehículos de movilidad personal.
		Los vehículos con distintivo ambiental B, C, ECO

		y 0.
Zona 2	A partir del 1/01/2029	Los ciclos, bicicletas y los vehículos de movilidad personal.
		Los vehículos con distintivo ambiental B, C, ECO y 0.

b) VEHÍCULOS QUE PRECISAN DE AUTORIZACIÓN MUNICIPAL LIMITADA DE ACCESO, CIRCULACIÓN Y ESTACIONAMIENTO Y SUS REQUISITOS.

Autorizaciones de acceso, circulación y estacionamiento.

Podrán solicitar autorización para ser incluidos dentro del Listado municipal de vehículos autorizados en las ZBE, los vehículos que no dispongan del correspondiente distintivo ambiental para el acceso, circulación y estacionamiento a la zona ZBE que se detalla en el apartado 2 del Anexo 1 y que cumplan las condiciones siguientes:

1. Vehículos de residentes empadronados en un domicilio situado en la ZBE.

Podrán solicitar autorización de acceso y aparcamiento en los siguientes casos aportando la documentación que se detalla.

- Vehículos que poseen mediante un **contrato de renting o leasing**, aportando copia de este contrato en el que figuren como arrendatarios. En el caso de estar registrado como conductor habitual en el Registro de vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico según el artículo 11 de la Ley de Tráfico, no será necesario solicitar la autorización.
- Vehículos que poseen **en régimen de retribución en especie**, mediante certificado del representante legal de la empresa titular del vehículo que declare que lo ha puesto a disposición del residente en concepto de retribución en especie. En el caso de estar registrado como conductor habitual en el Registro de vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico según el artículo 11 de la Ley de Tráfico, no será necesario solicitar la autorización.
- **Vehículos temporales en régimen de alquiler** (arrendamiento a corto plazo): según la Orden INT/3215/2010, de 3 de diciembre, se consideran arrendamientos a corto plazo los que

no se arrendan a la misma persona física o jurídica por un tiempo superior a 3 meses dentro de un período de 12 meses consecutivos. En estos supuestos el interesado debe comunicarlo previamente a la Administración. Asimismo, se aportará copia del contrato de arrendamiento en el que figura como arrendatario.

La duración de estas autorizaciones tendrá carácter limitado al período de duración de la circunstancia acreditada. Asimismo, cuando los beneficiarios de estas autorizaciones dejen de cumplir los requisitos para su otorgamiento se comprometen a comunicarlo al Ayuntamiento lo antes posible.

En caso de incumplir alguna de las condiciones anteriores, la autoridad competente podrá en cualquier momento y sin necesidad de requerimiento previo dar de baja estas autorizaciones.

Estas autorizaciones se concederán exclusivamente para la ZBE correspondiente a su empadronamiento.

2. Vehículos de personas con movilidad reducida de uso esporádico.

Para las personas con movilidad reducida que precisen de accesos esporádico:

- o A los vehículos de uso esporádico que se les otorguen las autorizaciones puntuales necesarias para circular y aparcar, deberán hacer visible la tarjeta de movilidad reducida en el vehículo.
- o Estas autorizaciones se podrán solicitar previamente, en el mismo momento o hasta 5 días después del acceso a la ZBE.

3. Vehículos a motor de profesionales cercanos a la edad de jubilación y soliciten dicha exención:

Las personas titulares de vehículos a motor que constituyen un elemento necesario para el ejercicio de su actividad profesional, y a los que les falten un máximo de 5 años de cotización para alcanzar la edad legal de jubilación a fecha de 1 de enero de 2030. La persona solicitante debe ser titular del vehículo con anterioridad a dicha fecha.

Esta autorización se limita a un vehículo por titular y no es transferible entre vehículos a motor. Su vigencia máxima no podrá superar el 1 de enero de 3036.

4. Vehículos de transporte de mercancías.

Con carácter temporal, hasta el 31 de diciembre de 2031, los titulares de vehículos autorizados para realizar la carga y descarga y la distribución urbana de mercancías que no dispongan de distintivo ambiental podrán solicitar autorizaciones para circular por la ZBE y estacionar en las reservas señalizadas.

Se asignará una autorización con fecha de validez hasta el 31 de diciembre de 2031. Esta autorización no será renovable.

5. Vehículos de las empresas concesionarias de servicios públicos, si son necesarios para el servicio correspondiente y la necesidad de acceso se acredita.

Asimismo, se limitará la utilización de estas autorizaciones en el horario de la prestación de la actividad correspondiente, siendo necesario hacer visible el distintivo pertinente.

El departamento responsable de esta concesión-contrato será el encargado de enviar al Ayuntamiento una lista de sus vehículos, con los siguientes datos:

- o Matrícula del vehículo
- o DNI del autorizado
- o Nombre y apellidos del autorizado

En el caso de vehículos pertenecientes a subcontratos de los correspondientes concesionarios de los servicios públicos es el contratista quien deberá enviar una lista de los vehículos necesarios para prestar este servicio con la aprobación de la administración pública responsable.

Estas autorizaciones tendrán como vigencia máxima el período de vigencia de la concesión-contrato y pueden concederse para circular y aparcar por todas las ZBE.

6. Vehículos del personal al servicio de las administraciones públicas.

Podrán acceder a las ZBE cuando por causa justificada en el ejercicio de sus funciones lo requieran mediante la correspondiente autorización, que debe solicitar el responsable del departamento del que dependa el trabajador. La duración y el horario de estas autorizaciones podrán variar en función de la necesidad y justificación del acceso. Estas autorizaciones se conceden para circular y aparcar por cualquier ZBE, si es para prestar sus funciones como personal al servicio de la administración pública, siendo necesario hacer visible el distintivo pertinente.

7. Vehículos de servicios de emergencia y esenciales.

Los vehículos que presten servicios médicos, servicios funerarios, bomberos, protección civil, policía y cuerpos y fuerzas de seguridad del estado, y los vehículos de seguridad privada, podrán solicitar autorizaciones para circular por la ZBE y aparcar durante el tiempo indispensable para prestar el servicio.

Para acreditar que los vehículos se destinan a los servicios descritos anteriormente hay dos opciones:

- o La solicitud la realizara el representante legal de la autoridad pública competente en estos servicios o una persona autorizada a tal efecto.
- o El código de servicio del permiso de circulación o la clasificación por criterios de utilización de la tarjeta ITV de los vehículos se corresponde con los servicios especiales nombrados. Si se opta por esta opción no será necesaria la petición de autorización, ya que se contrastarán directamente los datos con los registros de la DGT.

8. Vehículos de servicio de transporte público.

Los vehículos que presten servicios de transporte público podrán solicitar autorizaciones para circular por la ZBE y aparcar en las reservas señalizadas.

Para acreditar que los vehículos se destinan a los servicios descritos anteriormente habrá dos opciones:

- o Que la solicitud la realice el representante legal de la autoridad pública competente en estos servicios o una persona autorizada a tal efecto.
- o Que el código de servicio del permiso de circulación o la clasificación por criterios de utilización de la tarjeta ITV de los vehículos se corresponda con los servicios especiales nombrados. Si se optara por esta opción, no será necesaria la petición de autorización, ya que se contrastarán directamente los datos con los registros de la DGT.

9. Vehículos con matrícula extranjera.

Los vehículos registrados fuera de España no están clasificados según los criterios actuales de la etiqueta ambiental de la DGT. Por este motivo todos los vehículos extranjeros que cumplan los requisitos ambientales atendiendo a los diferentes periodos establecidos en el apartado 2 del Anexo 1 deben incluirse en el Listado para circular por las ZBE para obtener una autorización, para el caso de residentes empadronados en domicilio en la ZBE, en los siguientes casos.

Los requisitos para la inclusión de vehículos que cumplen los requerimientos para acceder, circular y estacionar a partir de la fecha de entrada en vigor de esta ordenanza son:

Los requisitos para la inclusión de vehículos que cumplen los requisitos para acceder, circular y estacionar a partir del 1/01/2030 son:

- o Turismos y furgonetas ligeras de gasolina matriculados a partir de enero de 2000, que deben cumplir con la norma Euro 3, y de diésel a partir de enero de 2006, que deben cumplir con las normas Euro 4 y 5.
- o Vehículos de más de 8 plazas y de transporte de mercancías, tanto de gasolina como de diésel, matriculados a partir de 2006.
- o Motocicletas y ciclomotores que responden a la Euro 2, matriculados desde 2003.
- o Los híbridos enchufables con menos de 40 km de autonomía, híbridos no enchufables, los vehículos de gas natural (GNC y GNL) y los de gas licuado del petróleo (GLP).
- o Los vehículos 100% eléctricos de batería (BEV), vehículos eléctricos conocidos como de autonomía extendida (REEV), híbridos enchufables (PHEV) con una autonomía mínima de 40km o vehículos de pila de combustible.

10. Vehículos relacionados con el montaje, desarrollo o celebración de eventos

Se podrán autorizar el acceso de vehículos relacionados con el montaje, desarrollo o celebración de eventos, ferias, pruebas deportivas o trabajos o instalaciones relacionadas.

A continuación, se expone de forma resumida la tipología de vehículos que podrán acceder, circular y estacionar en la ZBE con autorización expresa cuando no dispongan del correspondiente distintivo ambiental para el acceso y circulación a la zona ZBE que se detalla en el apartado 2 del Anexo 1 y que cumplan las condiciones siguientes:

Tipo de vehículo	Observaciones
Vehículos de residentes empadronados en un domicilio situado en la ZBE	La duración de estas autorizaciones tendrá carácter limitado al período de duración de la circunstancia acreditada
Vehículos para acceso esporádico de personas con movilidad reducida (PMR) .	A los vehículos de uso esporádico se les otorgarán las autorizaciones puntuales.
Vehículos a motor de profesionales cercanos a la edad de jubilación y soliciten dicha exención:	Autorización temporal con vigencia máxima hasta el 01/01/2036
Vehículos de transporte de mercancías .	Autorización temporal con vigencia máxima hasta el 31/12/2031
Vehículos de las empresas concesionarias de servicios públicos .	Se limitará la utilización de estas autorizaciones en el horario de la prestación de la actividad correspondiente. Estas autorizaciones tienen como vigencia máxima el período de vigencia de la concesión-contrato.
Vehículos del personal al servicio de las administraciones públicas	La duración y el horario de estas autorizaciones podrán variar en función de la necesidad y justificación del acceso.
Vehículos de servicios de emergencia y esenciales	Durante el tiempo indispensable para prestar el servicio.
Vehículos de servicio	Solicitado por autoridad competente o por criterios

Tipo de vehículo	Observaciones
de transporte público	de utilización de la tarjeta ITV.
Vehículos con matrícula extranjera	Aquellos que cumplan los requisitos ambientales.
Vehículos relacionados con el montaje, desarrollo o celebración de eventos	Durante el tiempo indispensable para prestar el servicio.

c) **VEHÍCULOS QUE PRECISAN DE AUTORIZACIÓN MUNICIPAL LIMITADA DE ACCESO Y CIRCULACIÓN, Y SUS REQUISITOS.**

Autorizaciones de acceso y circulación

Podrán solicitar autorización para ser incluidos dentro del Listado municipal de vehículos autorizados en las ZBE, los vehículos que no dispongan del correspondiente distintivo ambiental para el acceso y circulación a la zona ZBE que se detalla en el apartado 2 del Anexo 1 y que cumplan las condiciones siguientes:

1. Vehículos que transporten residentes dependientes empadronados (no siendo el vehículo de su propiedad).

Se considera persona dependiente la que se encuentra en una situación permanente o temporal que le impide llevar a cabo las actividades básicas de la vida diaria y, por tanto, necesita ayuda de otra u otras personas para a realizarlas. Esta condición debe acreditarse debidamente ante el Ayuntamiento. Asimismo, se incluyen en este grupo las personas mayores de 70 años y las menores de 12 años. Estos residentes podrán solicitar autorización de acceso para los vehículos de las personas que les asisten, se concede exclusivamente para circular y deben acceder al área restringida por el acceso autorizado.

Estas autorizaciones se podrán solicitar previamente, en el mismo momento o hasta 5 días después del acceso a la zona ZBE.

2. Vehículos vinculados con establecimientos o comercios.

Podrán solicitar autorización de acceso en los siguientes casos aportando la documentación que se detalla:

Los titulares de un comercio, empresa o establecimiento abierto al público, así como de despachos profesionales situados en el interior de la ZBE, para los siguientes vehículos:

- a. Vehículos que son de su propiedad o de los que son conductores habituales debidamente acreditados.

- b. Vehículos que poseen mediante contrato de leasing o renting, aportando copia del contrato en el que figuran como arrendatarios. De acuerdo con el artículo 11 de la Ley de Tráfico se comprobará que el residente consta debidamente inscrito en el Registro de vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico como conductor habitual del vehículo autorizado.
- c. Vehículos temporales en régimen de alquiler (arrendamiento a corto plazo): según la Orden INT/3215/2010, de 3 de diciembre, se consideran arrendamientos a corto plazo los que no están arrendados a esta persona física o jurídica por un tiempo superior a 3 meses dentro de un período de 12 meses consecutivos. En estos casos se aportará copia del contrato de arrendamiento en el que figura como arrendatario.

3. Vehículos de propietarios o arrendatarios de una plaza de garaje.

Podrán solicitar autorización de acceso en los siguientes casos aportando la documentación que se detalla:

Las personas físicas o jurídicas propietarias o arrendatarias de una plaza de garaje, cochera o similar en zona ZBE podrán solicitar autorización de acceso para los vehículos correspondientes. El titular debe presentar la siguiente documentación:

- a. Si es propietario, la escritura de propiedad donde constan la ubicación y, en su caso, el número de plaza de garaje.
- b. Si es arrendatario, el contrato de arrendamiento suscrito por el propietario, y la autorización tendrá una duración temporal en función de la vigencia del contrato.

Los administradores y propietarios de los aparcamientos para uso compartido deberán enviar a la autoridad municipal competente una lista de los vehículos usuarios del parking, con los siguientes datos y documentos:

- a. Escritura de la propiedad
- b. DNI de la persona usuaria

c. Nombre y apellidos la persona usuaria

d. La matrícula del vehículo de la persona usuaria

4. Vehículos de propietarios de inmuebles no empadronados en zona ZBE.

Podrán solicitar autorización de acceso en los siguientes casos aportando la documentación que se detalla:

Los propietarios de un inmueble situado en el interior de la ZBE pueden solicitar autorización de acceso para los siguientes vehículos:

a. Vehículos que sean de su propiedad o de los que sean conductores habituales debidamente acreditados.

b. Vehículos que posean mediante contrato de leasing o renting, aportando copia del contrato en el que figuran como arrendatarios. De acuerdo con el artículo 11 de la Ley de Tráfico se comprobará que el residente consta debidamente inscrito en el Registro de vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico como conductor habitual del vehículo autorizado.

Si se trata de un coche de alquiler a corto plazo el titular deberá solicitar una autorización para circular por la ZBE correspondiente a su vivienda sin vincularlo inicialmente a una matrícula, si bien con cada contrato de alquiler a corto plazo debe enviar al Ayuntamiento el contrato de alquiler correspondiente, cuyo titular debe coincidir con el de la autorización ZBE.

5. Vehículos de clientes con pernoctación en establecimientos hoteleros o similares.

Sus administradores deberán enviar al Ayuntamiento una lista de los vehículos correspondientes a los clientes con pernoctación, solo cuando su vehículo no disponga del distintivo ambiental correspondiente, en la que se indiquen los siguientes datos:

a. DNI/NIE/pasaporte del cliente

b. Nombre y apellidos del cliente

c. Matrícula del vehículo

d. Fecha de entrada y salida del hotel

En cualquier momento el Ayuntamiento puede solicitar al establecimiento la acreditación de que los titulares autorizados son clientes. Estas autorizaciones se conceden exclusivamente para

circular con el fin de realizar operaciones de carga y descarga de equipaje y deben acceder al área restringida por el acceso autorizado.

Estas autorizaciones se podrán solicitar previamente, en el mismo momento o hasta 5 días después del acceso a la zona ZBE.

6. Vehículos vinculados a obras:

Los titulares de autorizaciones de acceso previstos en los apartados 1.a): residentes empadronados en domicilio en la ZBE; 2.c): titulares de establecimientos o comercios; 2.d): propietarios o arrendatarios de plaza de garaje; 2.e): propietarios de inmuebles no empadronados en zona ZBE; 2.f): establecimientos hoteleros o similares, deberán solicitar autorización temporal de acceso para los vehículos de las empresas que realizan obras en sus inmuebles ubicados en la zona ZBE, con un máximo de 3 vehículos. Si se justifica la necesidad el número máximo de vehículos se podría aumentar. A estos efectos, se comprobará que tiene otorgada la correspondiente licencia municipal de obras y tasas pagadas.

El periodo de vigencia de esta autorización será como máximo el autorizado por el órgano competente en materia de ocupación de vía pública. Asimismo, estas autorizaciones se concederán exclusivamente para circular y tendrán que acceder al área restringida por el acceso controlado.

Tipo de vehículo	Observaciones
Vehículos que transporten residentes dependientes empadronados (no siendo el vehículo de su propiedad)	Se incluyen en este grupo las personas mayores de 70 años y las menores de 12 años. Estos residentes pueden solicitar autorización de acceso para los vehículos de las personas que les asisten.
Vehículos vinculados con establecimientos o comercios.	La duración de estas autorizaciones tendrá carácter limitado al periodo de duración de la circunstancia acreditada
Vehículos de propietarios o arrendatarios de una plaza de garaje	La duración de estas autorizaciones tendrá carácter limitado al periodo de duración de la circunstancia acreditada

Tipo de vehículo	Observaciones
Vehículos de propietarios de inmuebles no empadronados en zona ZBE	La duración de estas autorizaciones tendrá carácter limitado al período de duración de la circunstancia acreditada
Vehículos de clientes con pernoctación en establecimientos hoteleros o similares	Sus administradores deben enviar al Ayuntamiento una lista de los vehículos correspondientes con el fin de realizar operaciones de carga y descarga de equipaje.
Vehículos vinculados a obras	El período de vigencia de esta autorización será como máximo el autorizado por el órgano competente.

d) VEHÍCULOS AUTORIZADOS DE FORMA EXCEPCIONAL QUE NO PRECISAN AUTORIZACIÓN MUNICIPAL

Autorizaciones de acceso, circulación y estacionamiento

Se incluirán dentro del Listado municipal de vehículos autorizados en las ZBE, sin necesidad de solicitar autorización por disponer de la información correspondiente facilitada por la DGT, los vehículos que no dispongan del correspondiente distintivo ambiental para el acceso, circulación y estacionamiento en la zona ZBE que se detalla en el apartado 2 del Anexo 1 y que cumplan las condiciones siguientes:

1. Vehículos de residentes empadronados en un domicilio situado en la ZBE:

En el caso que los vehículos sean de su propiedad o de los que sean conductores habituales debidamente acreditados en DGT.

Si de forma excepcional, y siempre que sea para una duración inferior a 3 meses dentro de un período de 12 meses consecutivos, requieran un coche de sustitución se les podrá autorizar este uso. En estos supuestos el interesado debe comunicarlo previamente a la Administración.

La duración de estas autorizaciones podrá tener carácter indefinido, con renovación periódica cada 5 años sujeta en todo caso a la vigencia de la residencia en estas áreas y mientras sigan en vigor los documentos que acrediten la titularidad o posesión del vehículo. Asimismo, cuando los beneficiarios de estas autorizaciones dejen de cumplir los requisitos para su otorgamiento se comprometen a comunicarlo al Ayuntamiento lo antes posible.

Estas autorizaciones se renovarán automáticamente cuando el ayuntamiento disponga de los medios informáticos necesarios para poder llevarlo a cabo.

2. Vehículos históricos: Los vehículos debidamente acreditados como históricos según el RD 892/2024.

A continuación, se expone de forma resumida la tipología de vehículos que podrán acceder, circular y estacionar en la ZBE sin autorización expresa cuando no dispongan del correspondiente distintivo ambiental para el acceso y circulación a la zona ZBE que se detalla en el apartado 2 del Anexo I.

Tipo de vehículo	Observaciones
Vehículos de residentes empadronados en un domicilio situado en la ZBE	Para vehículos debidamente acreditados en DGT
Vehículos históricos	Para vehículos debidamente acreditados según RD 892/2024

3.2. Autorizaciones de acceso y circulación

Se incluirán dentro del Listado municipal de vehículos autorizados en las ZBE, sin necesidad de solicitar autorización los siguientes vehículos:

1. Vehículos que acudan a aparcamientos de uso público (ya sean municipales o privados) que no dispongan del correspondiente distintivo ambiental para el acceso, circulación y estacionamiento en la zona ZBE que se detalla en el apartado 2 del Anexo I

La entrada al aparcamiento público se ha de realizar como máximo en un periodo de 15 minutos desde el acceso a la ZBE. Si no fuera posible la entrada al aparcamiento público también se dispone de 15 minutos para salir de la ZBE.

2. Vehículos de personas con movilidad reducida que dispongan de tarjeta.

Para las personas que dispongan de una tarjeta de aparcamiento para personas con movilidad reducida, se procederá de la siguiente forma:

- o Se asignará una autorización para circular un vehículo habitual por la ZBE hasta la fecha de caducidad de la tarjeta. Estas autorizaciones se conceden para circular y aparcar haciendo

visible la tarjeta de movilidad reducida en el vehículo, y otorgan acceso a toda la ZBE.

3. Vehículos municipales al servicio del personal del ayuntamiento

Se trata de los vehículos de titularidad municipal que se encuentran al servicio de los trabajadores del ayuntamiento de Lorca

Tipo de vehículo	Observaciones
Vehículos de clientes de aparcamientos subterráneos públicos	Para vehículos que se limiten a acceder a estas instalaciones. La entrada al aparcamiento público se ha de realizar como máximo en un periodo de 30 minutos desde el acceso a la ZBE y se debe acceder y salir del área restringida por el acceso autorizado. Si no fuera posible la entrada al aparcamiento público también se dispone de 30 minutos para salir de la ZBE por la salida autorizada. En la página web municipal se establecerán los documentos gráficos que identifiquen los recorridos para acceder y salir de la ZBE.
Vehículos de personas con movilidad reducida que dispongan de tarjeta.	Hasta la fecha de caducidad de la tarjeta para el vehículo habitual.
Vehículos municipales al servicio del personal del ayuntamiento	La duración de estas autorizaciones tendrá carácter limitado al periodo de duración de la circunstancia acreditada

III. ANEXO III. proyecto técnico de la zona de bajas emisiones

PROYECTO DE
ZONA DE BAJAS EMISIONES DE LORCA

(ADAPTADO AL REAL DECRETO 1052/2022 POR EL QUE SE REGULAN LAS
ZONAS DE BAJAS EMISIONES)

Noviembre de 2024
ÍNDICE

- 1. INTRODUCCIÓN 62
- 1.1. Ley de Transición energética y Guía Metodológica

MITMA	63
1.2. Alineación con los objetivos propuestos por el Real Decreto 1052/2022	65
2. DEFINICIÓN DEL ÁMBITO DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES	65
3. CARACTERIZACIÓN DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES	68
3.1. Caracterización socioterritorial	68
3.1.1. Análisis demográfico	68
3.1.2. Nivel de renta	69
3.1.3. Actividad económica	70
3.2. Análisis de movilidad	72
3.3. Autoridades responsables	74
4. ANÁLISIS DE COHERENCIA CON LA PLANIFICACIÓN VIGENTE	75
4.1. Planificación sobre el clima (PAES y PACES)	75
4.2. PMUS	76
5. NATURALEZA Y EVALUACIÓN DE LA CONTAMINACIÓN	81
5.1. Evaluación de las inmisiones	81
5.1.1. Calidad del aire	81
5.1.2. Ruido	87
6. ORIGEN DE LAS EMISIONES CONTAMINANTES	89
6.1. Principales fuentes de emisión de contaminantes	89
6.2. Caracterización del parque circulante	90
7. OBJETIVOS A CONSEGUIR	92
8. MEDIDAS DE MEJORA DE LA CALIDAD DEL AIRE Y MITIGACIÓN DE EMISIONES DE CAMBIO CLIMÁTICO	93
8.1. Listado de medidas vinculadas a la ZBE y calendario de aplicación	93
8.1.1. Regulación en base al distintivo ambiental de los vehículos	93
8.1.2. Medidas complementarias	94
8.2. Análisis de alternativas a las restricciones absolutas	97
8.3. Justificación del ámbito territorial y del espacio temporal	100
8.4. Justificación de la conformidad de las restricciones de acceso, circulación y aparcamiento con la normativa	101
8.5. Estimación de la mejora de la calidad del aire y mitigación de las emisiones de gases de efecto invernadero	103
8.5.1. Metodología	103
8.5.2. Estimación de la reducción de emisiones	104
8.5.3. Estimación de la reducción de inmisiones	105
9. SISTEMA DE CONTROL DE ACCESOS, CIRCULACIÓN Y ESTACIONAMIENTO	111
10. ANÁLISIS JURÍDICO	111
11. MEMORIA ECONÓMICA	113
11.1. Costes de implantación	114
11.2. Impacto presupuestario y económico	114
11.3. Análisis de las consecuencias en la competencia y el mercado	115
11.4. Consecuencias del establecimiento de las ZBE para los grupos sociales de mayor vulnerabilidad	116
11.4.1. Análisis de impacto general	116
11.4.2. Análisis del impacto sobre furgonetas y camiones de pequeño tamaño	116
12. ANÁLISIS DE IMPACTO SOCIAL.	120
13. PROCEDIMIENTOS PARA EL SEGUIMIENTO DE SU CUMPLIMIENTO Y REVISIÓN	121
14. PLAN DE COMUNICACIÓN, PARTICIPACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN	121

INTRODUCCIÓN

El Proyecto de Zona de Bajas Emisiones que aquí se expone incluye todo el contenido exigido en el en el anejo 1 del REAL DECRETO POR EL QUE SE REGULAN LAS ZONAS DE BAJAS EMISIONES de 21 de abril de 2022. Su contenido coincide en gran medida con otros documentos previos como:

- “Recomendaciones para proyectos de Zonas de Bajas Emisiones en el marco de las ayudas a Ayuntamientos asociadas a la Inversión 1 del Componente 1 del Plan de Recuperación, Zonas de bajas emisiones y transformación del transporte urbano y metropolitano”.
- “Directrices para la creación de zonas de bajas emisiones (ZBE) del MITMA y FEMP. 2021”.

Las consecuencias del tráfico rodado en las ciudades son ya bien conocidas por todos. Organismos como la Organización Mundial de la Salud han alertado de que el 99% de la población mundial está expuesta a unos niveles de contaminación que suponen un alto riesgo de problemas de salud asociados, como enfermedades cardíacas, enfermedad pulmonar obstructiva crónica, accidentes cerebrovasculares, distintos tipos de cáncer y neumonía, entre otras (OMS, 2021) 1. Al respecto, la Agencia Europea de Medio Ambiente estima más de 30.000 muertes prematuras anuales en España a causa de la mala calidad del aire (EEA, 2020) 2. A pesar de la diversidad de fuentes de emisión, el tráfico rodado sigue representando un riesgo para la salud pública y afecta de forma directa a la exposición de la población urbana a los contaminantes del aire. Además, el clima, la elevada radiación solar, la topografía y la densidad característica de las ciudades españolas acentúan los efectos negativos de la contaminación atmosférica en nuestro país3. El tráfico también es la fuente principal del ruido en el entorno urbano, representando un total el 80% de la contaminación acústica existente, con consecuencias negativas por una exposición excesiva y habitual, como pueden ser la depresión, la ansiedad, el aumento del riesgo de padecer enfermedades crónicas y un mayor riesgo de sufrir accidentes 4. De igual manera, la elevada presencia del vehículo privado en la ciudad está relacionada con accidentes de tráfico y patrones de movilidad más sedentarios y sus consecuencias derivadas en la salud de la población. A partir de la evidencia científica de los riesgos de salud pública asociados al tráfico rodado y de forma paralela a la necesidad de abordar el reto de Cambio Climático de forma integral en las ciudades, así como la creciente sensibilización sobre la prevención y promoción de entornos urbanos más saludables, la reducción del espacio dedicado al vehículo privado en las ciudades se ha convertido en una prioridad compartida por múltiples agentes.

En este contexto, las Zonas de Bajas Emisiones son una medida de movilidad sostenible para la reducción del tráfico en la ciudad. Si bien una Zona de Bajas Emisiones (ZBE - o LEZ en sus siglas en inglés: Low Emission Zone) se define en el Real Decreto como un área delimitada en la ciudad donde se restringe o limita el acceso a vehículos en base a su clasificación ambiental, este tipo de áreas son “una oportunidad de recuperación del espacio público, como espacio de convivencia saludable, sostenible, seguro e inclusivo”.

1 Organización Mundial de la Salud. Air pollution data portal. The global health observatory.

2 Agencia Europea de Medio Ambiente (EEA) (2020).

3 Querol et al. (2006). Calidad del aire urbano, salud y tráfico rodado. Instituto de Ciencias de la Tierra “Jaume Almera”, CSIC. Fundación Gas Natural.

4 Díaz, de la Osa y Linares (2017). Ruido de tráfico, problema de salud pública. Salud y Ciencia. Revista FIAPAS de la Confederación Española de Familias de Personas Sordas. No. 162.

El objetivo final es la reducción del tráfico y de la presencia del vehículo motorizado en el espacio público, asumiendo el concepto de "tráfico a motor necesario", es decir, manteniendo estrictamente los desplazamientos realizados por los servicios públicos, emergencias, mensajería y distribución de mercancías, el reparto domiciliario, el acceso a garajes o aparcamientos, servicios a hoteles, acceso a personas con movilidad reducida o el transporte de mercancía por residentes y profesionales, principalmente. Así, de esta forma la Zona de Bajas Emisiones se entiende como una oportunidad adicional para seguir avanzando en un modelo de ciudad más sostenible y saludable que promueva la movilidad activa y la reducción de la presencia del vehículo privado en el espacio público, para la recuperación de éste como espacio de convivencia sostenible, saludable, seguro e inclusivo.

Por lo que se refiere a nivel estatal, en la web siguiente se ofrece información sobre las ZBE en funcionamiento: <https://zonabajasemisiones.es/#/>

Por otro lado, las zonas de Bajas Emisiones es una solución bastante extendida en Europa, principalmente en Alemania, Italia, Reino Unido y Países Escandinavos, estando recogidas las distintas regulaciones en la web patrocinada por la unión europea: <https://es.urbanaccessregulations.eu/>
Ley de Transición energética y Guía Metodológica MITMA

La Ley de Cambio Climático⁵ obliga a todas las ciudades españolas de más de 50.000 habitantes a establecer Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) urbanas como medida esencial para la mejora de la calidad del aire y, en consecuencia, para conseguir un ambiente más saludable para la ciudadanía. El establecimiento de este tipo de zonas en estos municipios deberá realizarse antes del 2023 y será necesaria la articulación de distintas medidas a favor de una movilidad sostenible y saludable, además de las restricciones y regulaciones de tráfico previstas.

Estas zonas han sido implementadas en varias ciudades en Europa y España progresivamente, pero es el pasado agosto de 2021 cuando el MITMA en su orden TMA/892/2021, de 17 de agosto, cuando se aprobaron las bases reguladoras para el "Programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano", en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia - Next Generation EU (Gobierno de España, 2020). En este programa, y alineado con la convocatoria de las ayudas, la definición completa de Zona de Bajas Emisiones es la siguiente:

El ámbito delimitado por una Administración Pública, en ejercicio de sus competencias, dentro de su territorio, de carácter continuo, dentro del 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.

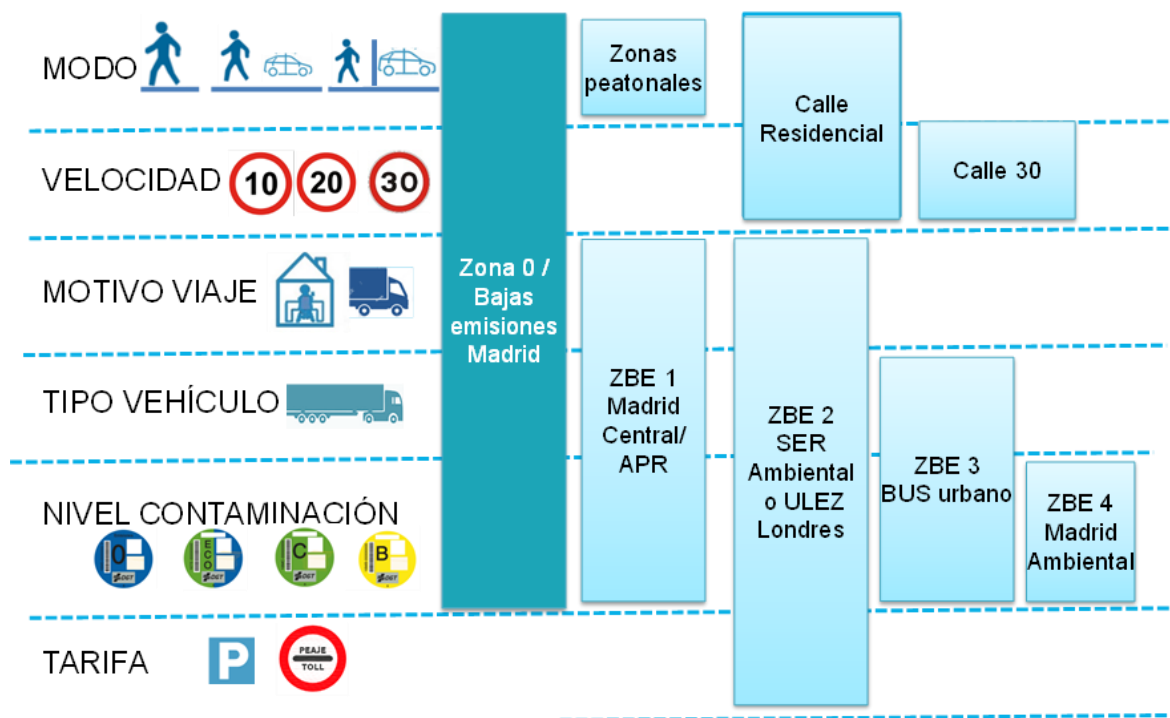
⁵ Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

Además, el Boletín Oficial del Estado (BOE) número 121, de 21/05/2021, recogía en el Título IV (Movilidad sin emisiones y transporte), artículo 14 (Promoción de movilidad sin emisiones) que:

“los municipios de más de 50.000 habitantes y los territorios insulares, así como los municipios de más de 20.000 habitantes que superen los valores límite de los contaminantes regulados (...) 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: a) El establecimiento de zonas de bajas emisiones antes de 2023...”

Dentro de esta definición se pueden encontrar múltiples regulaciones y medidas para la limitación de accesos de vehículos a ciertas zonas de la ciudad. No obstante, la promoción e implementación de las ZBE requiere de la adaptación al contexto local y ser adaptada a las condiciones urbanas.

Por ello, para conseguir una ZBE efectiva, es necesario trabajar de forma transversal en la regulación de las restricciones, las políticas de sanción, la tecnología para el control y la información y la comunicación y divulgación, para que la ciudadanía pueda adaptarse y modificar su comportamiento consecuentemente. Por otra parte, también es importante rediseñar los espacios urbanos para calmar y pacificar el tráfico, creando espacios seguros para la movilidad activa, es decir, desplazamientos a pie o en bicicleta, principalmente, además de otros modos de transporte de bajas emisiones, como pueden ser patinetes, motos o coches eléctricos. Las restricciones de acceso según la tipología de vehículos se combinan con otros tipos, como puede verse en la siguiente ilustración:



Las dos primeras, según el modo de desplazamiento y la velocidad, son las basadas exclusivamente en criterios de movilidad. Así, se distingue entre aquellas vías en las que prácticamente únicamente pueden circular peatones (zonas peatonales), aquellas que segregan el espacio para cada modo (calles 30) y en las conviven y coexisten los distintos modos de transporte (calles residenciales). A cada tipo le corresponde una máxima velocidad de circulación.

Además de estas regulaciones, progresivamente se han ido añadiendo en las ciudades otras según motivo de viaje (dejar acceder sólo a residentes y carga y descarga, por ejemplo) tipo de vehículo (limitación de circulación a los vehículos de gran tonelaje), o etiqueta ambiental. Un ejemplo claro de esta combinación de regulaciones sería Madrid Central. Como regulaciones casi exclusivamente de carácter ambiental sería, por ejemplo, la limitación de circulación de vehículos tipo A que se contempla en la Estrategia Madrid 360 del Ayuntamiento de Madrid y la ZBE del Área Metropolitana de Barcelona.

También está la regulación según tarifa (aparcamiento regulado o peaje) que modula el importe según el nivel de contaminación de los vehículos, como por ejemplo el SER de Madrid.

Por último, las zonas peatonales son, sin duda, la Zona de Bajas Emisiones más efectiva, pues la limitación de acceso a vehículos motorizados es prácticamente total.

Alineación con los objetivos propuestos por el Real Decreto 1052/2022
Este proyecto tiene en cuenta los objetivos planteados en el RD 1052/2022, y que están centrados en la mejora de la calidad del aire, la reducción de la contaminación acústica, la mitigación del cambio climático, la mejora de la salud de la ciudadanía y la calidad de vida urbana. Para ello se promueve una movilidad más sostenible e inclusiva con menor impacto en la calidad del medio ambiente sonoro, fomentando la movilidad activa y la recuperación del espacio público, así como la mejora de la seguridad vial y la pacificación del tráfico.

En relación con los objetivos de mejora de calidad del aire, este proyecto promueve una serie de medidas que permiten mejorar la situación actual, garantizando así el cumplimiento de los valores límite propuestos por la UE para 2030, y con el objetivo de alcanzar los propuestos por la Organización Mundial de la Salud⁶ a medio plazo.

También se incluyen medidas, que en conjunto con el resto de planes estratégicos en materia de movilidad y medio ambiente, permitirán un trasvase modal hacia medios más sostenibles, priorizando la movilidad activa y el transporte público. Entre estas se incluyen restricciones de acceso, circulación y estacionamiento según el potencial contaminante. Este proyecto también tiene en cuenta la necesidad de facilitar medidas de participación de los diferentes agentes sociales, con el objetivo de implantar una ZBE con el mayor consenso posible de la ciudadanía.

También se prevén las exigencias de señalización y el régimen sancionador aplicable, remitiendo a la normativa de tráfico a estos efectos.

DEFINICIÓN DEL ÁMBITO DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES

⁶ OMS 2021. WHO global air quality guidelines. Particulate matter (PM_{2.5} and PM₁₀), ozone, nitrogen dioxide, sulfur dioxide and carbon monoxide.

La Ley de Cambio Climático y Transición Energética fija como objetivo establecer ZBE en todas las ciudades de más de 50.000 habitantes antes del 2023. Esto implica un mínimo de 149 ciudades y afecta al 53 % de población. Además, la línea de actuación «Zonas de bajas emisiones y transformación del transporte urbano y metropolitano» se enmarca en la componente 1 «Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos» del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de España.

Por lo que se refiere al ámbito de restricción, si bien la legislación vigente no prevé ningún ámbito mínimo, se ha adoptado un ámbito reducido, casco antiguo, zona central y entornos sensibles. La ZBE debe presentar criterios de circulación más restrictivos y permitir únicamente la circulación a vehículos con distintivo 0 (eléctricos e híbridos enchufables). En este caso, se pueden plantear moratorias temporales para los residentes de la ZBE.

En estos ámbitos reducidos es importante que las restricciones de circulación de vehículos sean una herramienta necesaria para favorecer entornos urbanos más habitables y seguros en su conjunto. Es decir, se entiende como una condición necesaria para recuperar espacio público ciudadano y alcanzar objetivos relacionados con la movilidad saludable, equitativa y sostenible en ámbitos como los centros urbanos, las zonas sensibles o los puntos de concentración de población vulnerable.

Esta ZBE tiene un objetivo doble: alcanzar una reducción en el uso del vehículo privado y reformar el espacio público para avanzar hacia una movilidad más sostenible, segura y limpia.

Teniendo en cuenta estas consideraciones, la implantación de la Zona de Bajas Emisiones adoptada por el Ayuntamiento de Lorca ha establecido un área formada por dos zonas claramente diferenciadas dentro del municipio en área urbana, de acuerdo con la delimitación establecida en plano adjunto.

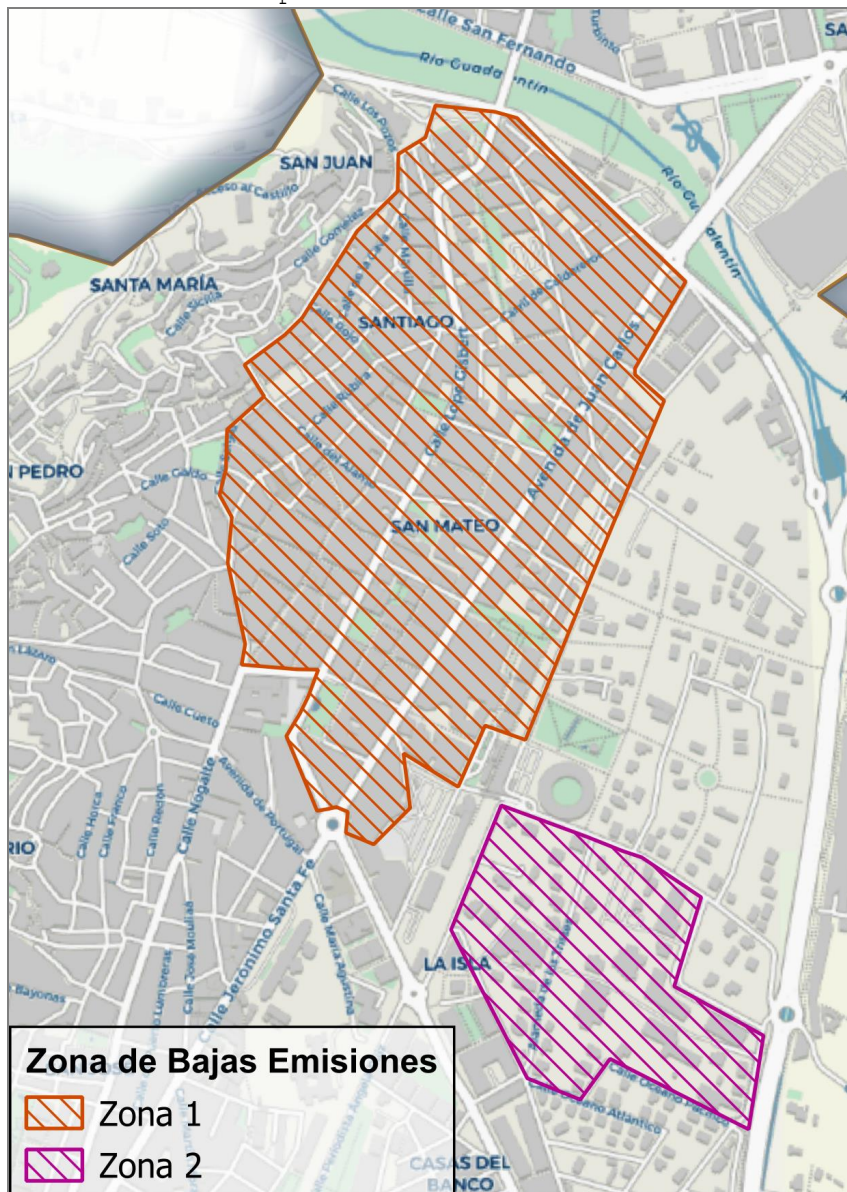
Zona 1. La zona principal quedará delimitada por las siguientes vías y coincide en buena medida con el ámbito de restricción de acceso definido en el PMUS:

- Alameda Jiménez Díaz
- Travesía de la Constitución
- Plaza de Carruajes
- Alameda de Menchirón
- Calle de Santa Paula
- Calle Príncipe Alfonso
- Plaza del Negrito
- Cuesta de San Francisco
- Calle Alfonso X el Sabio
- Calle Fernando el Santo
- Calle Selgas
- Calle Corregidor
- Calle de la Zapatería
- Camino de los Pozos
- Calle del Gigante
- Calle Puerta de Gines
- Avenida Santa Clara
- Calle Molins de Rei
- Calle Saint Fono
- Calle Miguel Ángel Blanco Garrido

Zona 2. La otra zona engloba varias infraestructuras dotacionales educativas, deportivas y de salud delimitada por las siguientes vías:

- Alameda Rafael Méndez
- Alameda José Fernández Corredor
- Calle Poeta Para Vico
- Calle Océano Pacífico
- Calle Océano Atlántico
- Alameda Doctor Gimeno Baduell

Por este perímetro sí se podrá circular sin que afecten las restricciones derivadas de la aplicación de la ZBE.



CARACTERIZACIÓN DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES

Caracterización socioterritorial

En la siguiente tabla se resume la caracterización socioterritorial de la Zona de Bajas Emisiones de Lorca, fruto de los análisis efectuados en los apartados sucesivos.

Zona de Bajas Emisiones (ZBE)

INDICADOR	Zona 1	Zona 2	Total ZBE
Área	39,2 ha	10,7 ha	49,9 ha
Perímetro	2.892 m	1.479 m	4.371 m
Población residente	10.144	97	10.241
Por rangos de edad:			2.064
< 19 años	2.045	19	(20,2%)
20 - 64 años	6.388	57	6.445
> 65 años	1.711	21	(62,9%)
Hombres	5.061	47	5.108
Mujeres	5.083	50	(49,9%)
Superficie de actividad comercial (% en ZBE / casco urbano)	73.903	0	73.903 m2 (28,1%)
Superficie de actividad de oficinas (% en ZBE / casco urbano)	29.871	23	29.894 m2 (51,6%)
Superficie hostelería y hospedaje (% en ZBE / casco urbano)	11.568	3.933	15.501 m2 (32,9%)
Nivel de renta bruta (promedio)	47.179 €	52.596 €	47.217 €

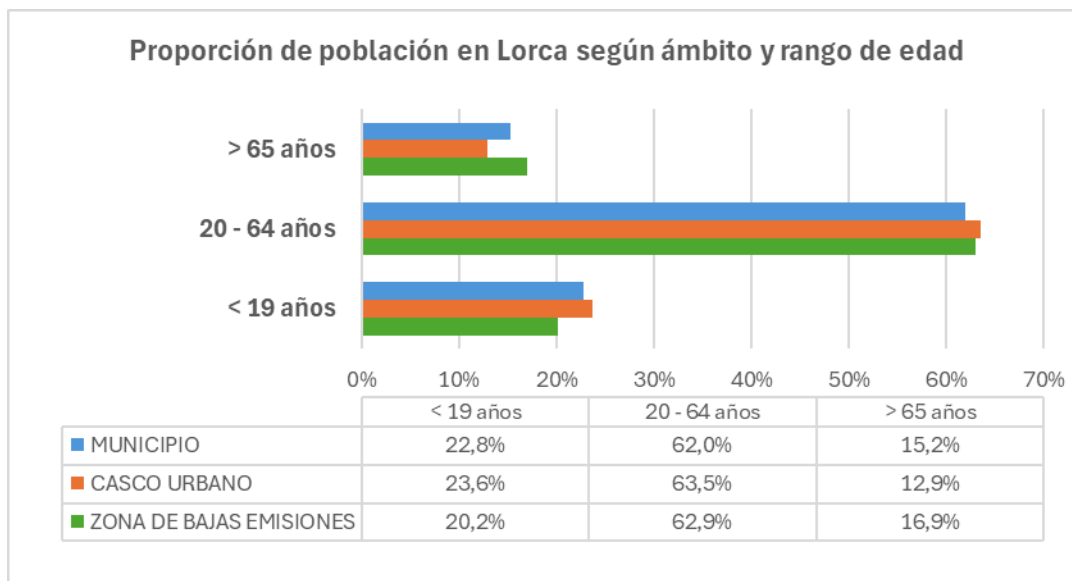
3.1.1. Análisis demográfico

Se utilizan los datos publicados por el Instituto Nacional de Estadística (INE), de población a nivel de sección censal, para estimar la población que recae dentro de la Zona de Bajas Emisiones. Concretamente, se promedia el número de habitantes por hogar dentro de cada sección censal utilizando los datos catastrales de número de viviendas de la infraestructura de datos espaciales europea INSPIRE.

Tal y como se veía en el resumen estadístico, la ZBE afecta a un total de 10.241 residentes, lo cual supone un 10,5% del total de la población municipal y un 16,0% de la población contenida en el casco urbano de la ciudad (distrito 01). Este ámbito supone un espacio central de la ciudad que supera los 200 habitantes/ha, como suele ser habitual en zonas de ensanche y cascos históricos de otras ciudades españolas.

Si se observa su distribución por edades, no se evidencia un gran contraste entre esta zona y el resto del municipio, aunque sí que el espacio a regular tiene una tasa de envejecimiento ligeramente más elevada. Así, la proporción de la población menor de 19 años tiene un porcentaje del 20,2% en el ámbito de la ZBE, frente al 22,8% en el global municipal y el 23,6% presente en el casco urbano. En relación con la población entre 20 y 64 años, los porcentajes son muy similares, entre un 62-64%. Finalmente, la

población mayor de 65 años supone un 16,9% en la ZBE, frente al 15,2% que supone en toda Lorca y al 12,9% dentro del casco urbano.

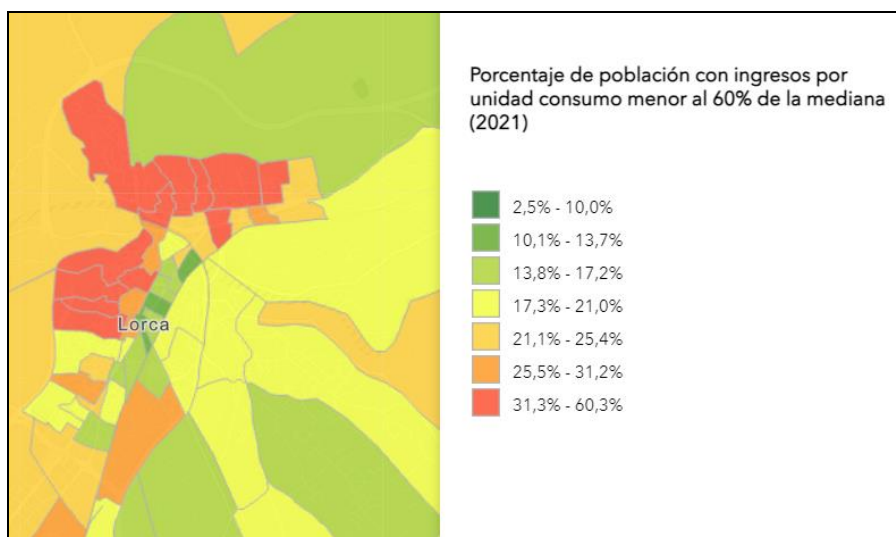
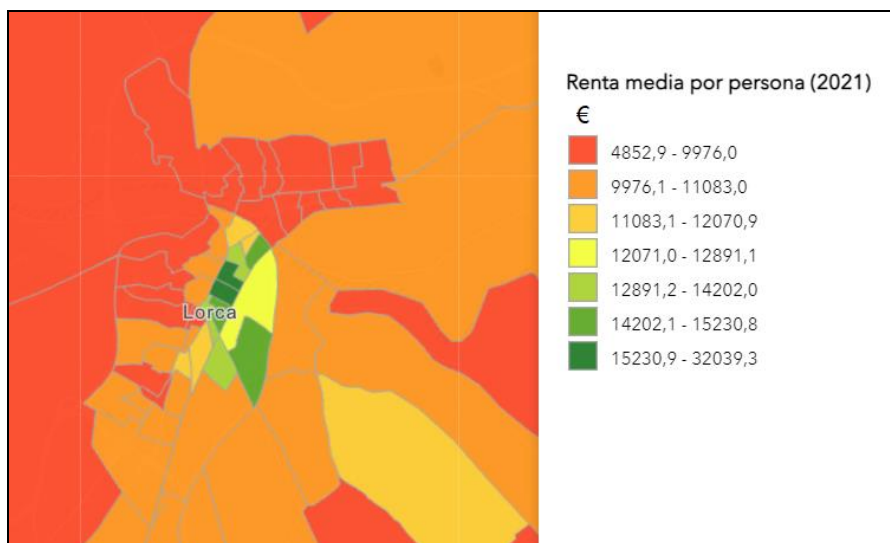


3.1.2. Nivel de renta

Se emplean los datos proporcionados por el INE mediante el Atlas de Distribución de Renta de los Hogares. Los ingresos se obtienen para cada hogar, y la recogida de datos se realiza a partir de peticiones anuales estandarizadas a las distintas agencias tributarias colaboradoras.

En la ZBE, la renta bruta mínima registrada en un hogar es de 23.416€, la máxima de 65.532€ y la media de 47.217€. La zona 2 tiene un nivel de renta significativamente superior al promedio de la zona 1 (52.596€ y 47.179€, respectivamente), aunque ambas zonas superan de manera notable el promedio de renta bruta de los hogares del casco urbano (38.490€) y del total del municipio (36.777€).

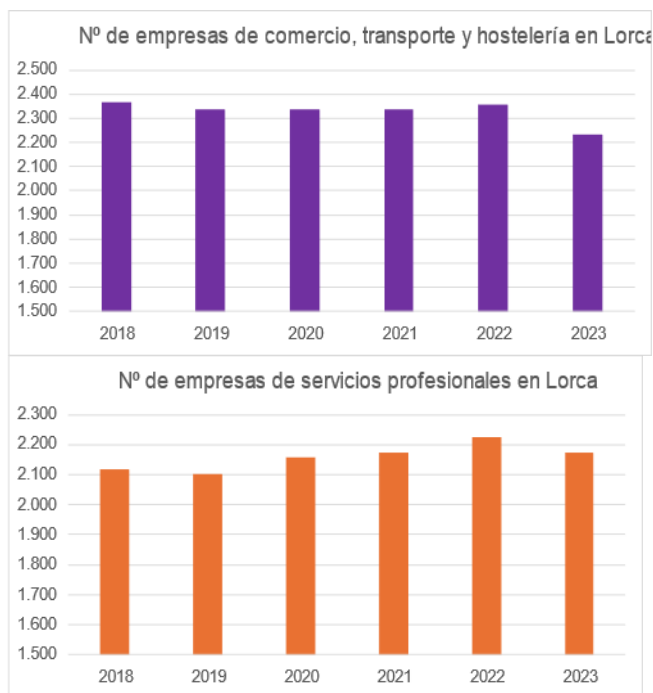
La ZBE abarca en su mayoría zonas con mayor nivel de renta, atendiendo a la renta media por persona. A su vez, este ámbito incluye en su mayoría zonas con un bajo porcentaje de población con bajos ingresos, si se observa el porcentaje de población con ingresos por unidad de consumo menor al 60% de la mediana.



Fuente: INE. Atlas de Distribución de Renta de los Hogares 2021

3.1.3. Actividad económica

Según el Directorio Central de Empresas (DIRCE), el número total de empresas emplazadas en Lorca alcanzó la cifra de 5.570 en 2023. Un 40% corresponden a empresas de comercio, transporte y hostelería, mientras que otro 39% son empresas de servicios profesionales. En los últimos seis años, el parque empresarial se ha mantenido relativamente constante, aunque se aprecia una ligera tendencia en descenso del comercio, transporte y hostelería, y ligeramente al alza de los servicios profesionales.



Fuente: Directorio Central de Empresas (DIRCE). INE.

Analizando los datos de establecimientos procedentes del Catastro, se contabilizan 2.530 clasificados como comerciales (principalmente, de venta al por menor), con una superficie de más de 40 Ha en todo el municipio. En la Zona de Bajas Emisiones delimitada se ubica un 26% de los establecimientos comerciales, y un 17% de su superficie. Destacan los comercios al por menor y, en menor medida, los supermercados.

Respecto a los establecimientos del sector Hoteles, Restaurantes y Catering (HORECA), éstos suman más de 500 en el municipio, abarcando la ZBE una quinta parte de éstos. Respecto a la superficie que ocupan, llegan a las 11 Ha en el municipio; el 14% recae en la ZBE.

Por último, de los 1.214 establecimientos de oficinas de servicios profesionales (casi 15 Ha) que el Catastro cuenta en el municipio, un 23% se encuentra en la ZBE (lo que supone un 17% de su superficie).

Ámbito	Tipo de establecimiento	Comercios	HORECA	Oficinas (servicios profesionales)
Lorca	Nº establecimientos	2.530	507	1.214
	Superficie (Ha)	43	11	15
Zona 1	Nº establecimientos	649	90	282
	Superficie (Ha)	73.903	11.568	29.871
Zona 2	Nº establecimientos		8	1
	Superficie (Ha)		3.933	23

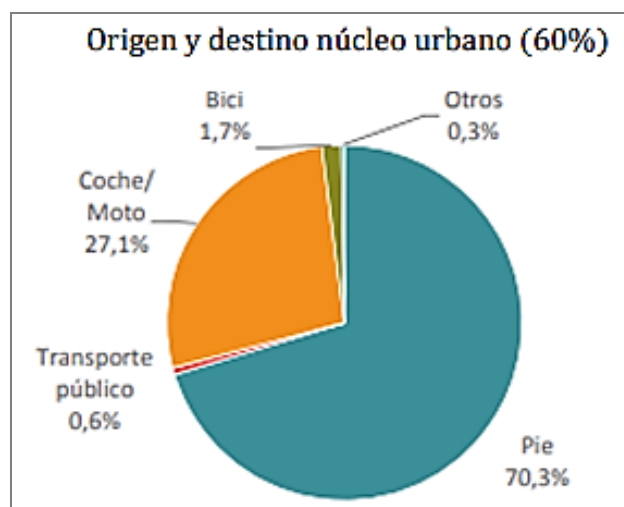
TOTAL ZBE	N° establecimientos	649	98	283
	% respecto al municipio	26%	19%	23%
	Superficie (Ha)	73.903	15.501	29.894
	% respecto al municipio	17%	14%	20%

En conclusión, la ZBE definida (principalmente la Zona 1) es un centro atractor de actividades comerciales, hoteleras y de servicios. De los 1.675 km² de superficie que supone el término municipal, sólo un 0,03% se define como ZBE -un 7,5% de la superficie del casco urbano-. Esta pequeña fracción del territorio concentra aproximadamente un 24% de establecimientos comerciales, de servicios profesionales y del sector HORECA (aprox. un 17% de su superficie).

Análisis de movilidad

La Zona de Bajas Emisiones ocupa un espacio de 0,49 km², lo que representa una notable superficie de la zona urbana de Lorca (un 10%). Aunque la zona principal se localiza en el casco antiguo, donde gran cantidad de calles tienen una sección estrecha, aún supone el origen o destino de 8.700 viajes diarios, un 7,7% de los que se producen en el municipio.

De acuerdo con el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de la ciudad de Lorca, la mayor parte de la población con origen o destino el núcleo urbano (60% de los viajes realizados en el municipio) realiza sus desplazamientos a pie. Sin embargo, aunque la proporción de desplazamientos en vehículo privado motorizado sea menor a la media municipal (27% comparado con un 51%), todavía persisten problemas de congestión.



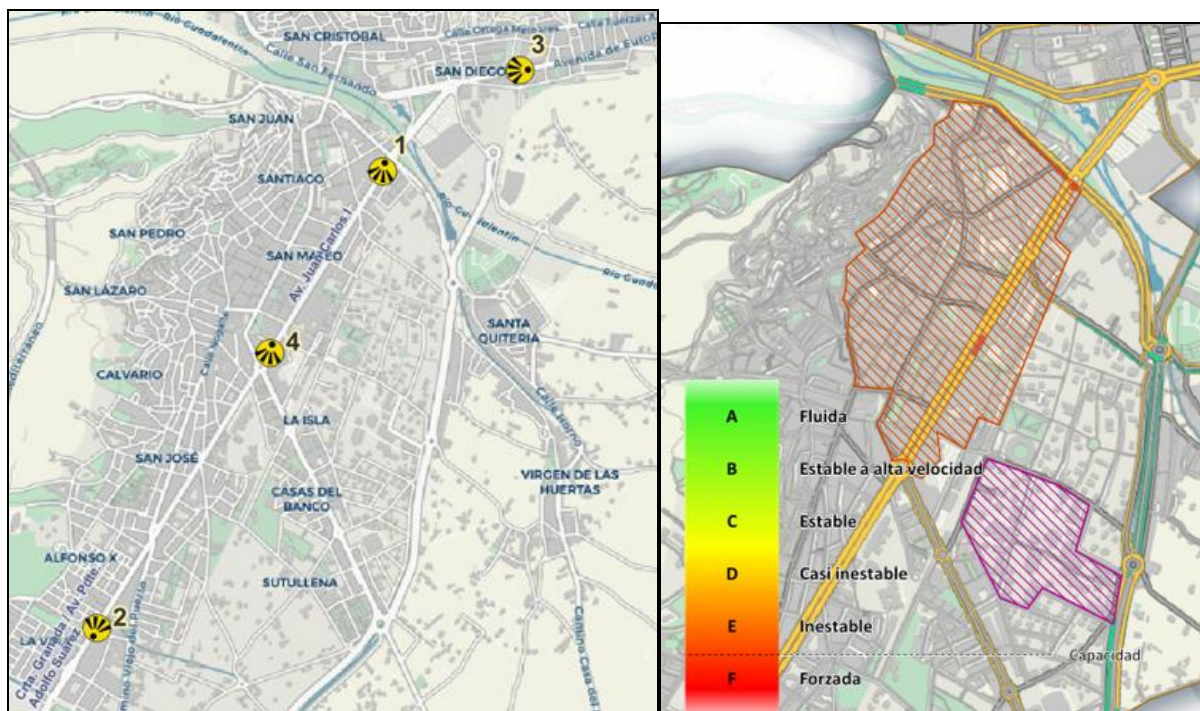
Fuente: Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Lorca.

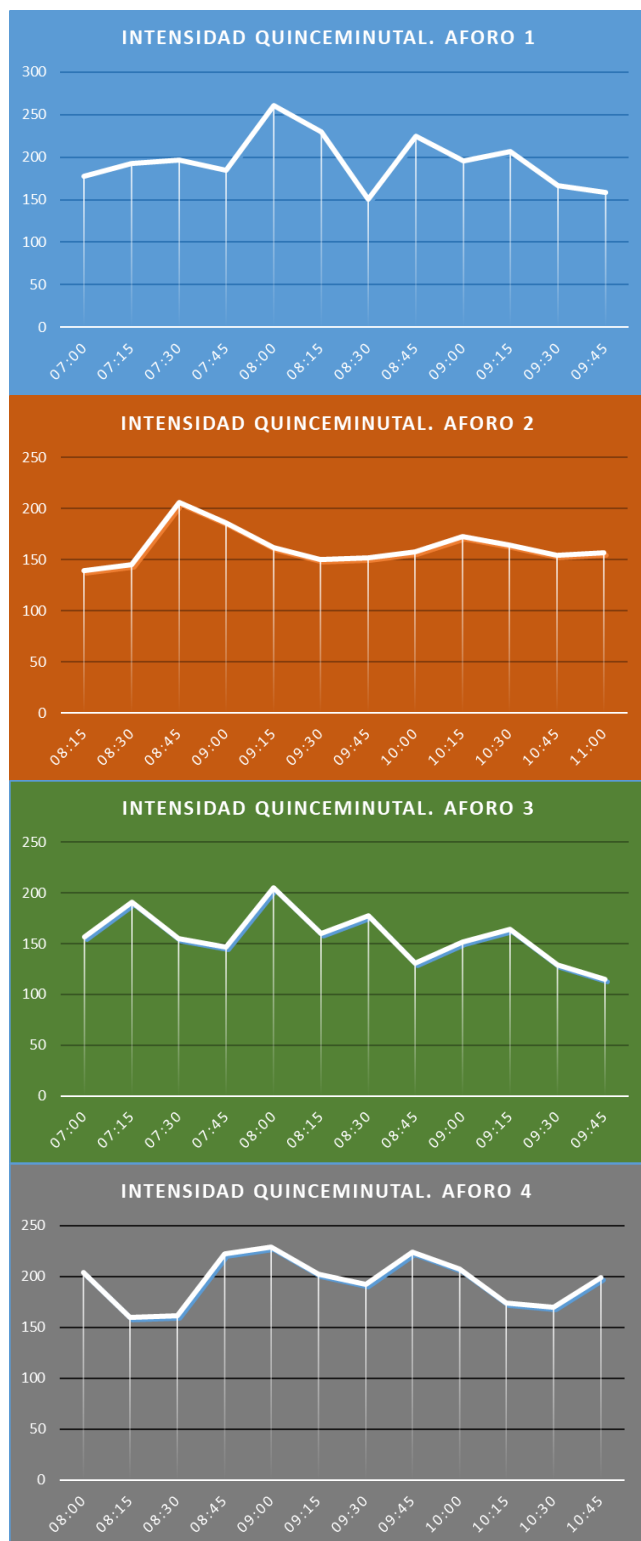
Diagnosis (2016).

Respecto a la congestión viaria mencionada, se analizaron cuatro puntos del casco urbano de elevada afluencia de tráfico: Avenida de Europa (3), Avenida de Juan Carlos I (1 y 4) y Avenida Presidente Adolfo Suárez (2). A parte de medir la intensidad de tráfico en las horas punta de la mañana de un día tipo laborable en estos puntos, se ha medido la movilidad de paso en la Avenida de Juan Carlos I, ya que se encuentra dentro del ámbito de ZBE delimitado.

Los puntos con mayor intensidad horaria de tráfico son los de la Avenida de Juan Carlos I -1 y 4-, donde se alcanzan los 867 vehículos de 8:00 a 9:00 de la mañana en la parte norte, y los 847 vehículos de 9:00 a 10:00 en la

parte sur. De estos vehículos, el 33% utilizan la vía como movilidad de paso, sin efectuar paradas ni desviaciones.





En lo que se refiere al aparcamiento, sin contabilizar las plazas situadas en garajes de vecinos y parkings privados, los dos barrios que forman la ZBE (Santiago y San Mateo) disponen de 821 plazas en calzada (63,9% de zona regulada) y 307 fuera de calzada localizadas en aparcamientos públicos. Esto representa el 14,8% y el 7,7% respectivamente del total de plazas del municipio.

Autoridades responsables

Unidad responsable de la elaboración y ejecución de la Zona de Bajas Emisiones por parte del Ayuntamiento de Lorca:

Área de Urbanismo

Puente La Alberca, s/n, Edif. La Merced

Policía Local de Lorca

Avda. alcalde José López Fuentes.

ANÁLISIS DE COHERENCIA CON LA PLANIFICACIÓN VIGENTE

Planificación sobre el clima (PAES y PACES)

"El Ayuntamiento de Lorca, en su compromiso por la lucha contra el cambio climático, se adhirió el 4 de marzo de 2011, al "Pacto de Los Alcaldes". Dicha iniciativa europea se creó en el año 2008 para ayudar a las ciudades a mitigar el cambio climático mediante la reducción de gases de efecto invernadero en sus territorios al menos en un 20% de cara al año 2020. Para alcanzar dicho objetivo, el Ayuntamiento de Lorca realizó, un Plan de Acción para la Energía Sostenible (PAES), que garantizara la eficiencia energética en el municipio, así como la producción de una energía más limpia, animando al consumo responsable de la misma. Este Plan de Acción, fue aprobado por el Ayuntamiento de Lorca en el año 2013, y definitivamente aceptado por Bruselas en octubre de 2014.

En esa misma línea, en el año 2014 se creó una nueva iniciativa europea denominada "Mayors Adapt" para ayudar a las ciudades a adaptarse al cambio climático.

Ambas iniciativas, se fusionaron en el denominado "Pacto de los Alcaldes Integrado para el Clima y la Energía", cuyo objetivo común es combatir el cambio climático.

El Ayuntamiento de Lorca, en su apuesta por combatir el cambio climático desde el ámbito local, se sumó a este nuevo Pacto de los Alcaldes, aprobando su adhesión en el pleno municipal del 26 de febrero de 2018. Esta adhesión, establecía como compromisos:

Reducir las emisiones de Gases de Efecto Invernadero al menos en un 40% de cara al año 2030, a través de la mejora de la eficiencia energética y el uso de fuentes de energía renovable.

Llevar a cabo un inventario de emisiones de referencia y una evaluación de riesgos y vulnerabilidades derivadas del cambio climático.

Presentar un Plan de Acción para el Clima y la Energía Sostenible.

Elaborar un informe de situación al menos cada dos años a partir de la presentación del Plan de Acción para el Clima y la Energía Sostenible con fines de evaluación, seguimiento y control.

Tras la adhesión al nuevo Pacto de Los Alcaldes, el Ayuntamiento de Lorca ha trabajado en la elaboración de los documentos que se enumeran en los compromisos del apartado dos y tres.

Por un lado, se ha revisado el inventario de emisiones de referencia de 2008 y se ha elaborado un inventario de emisiones de seguimiento. Por otro lado, se ha llevado a cabo el estudio de evaluación de riesgos y vulnerabilidades derivados del cambio climático en el municipio de Lorca, tal y como se definen en el compromiso número dos.

Paralelamente, y para dar cumplimiento al compromiso número tres, se ha elaborado además un Plan de Acción para el Clima y la Energía Sostenible (PACES) 2020-2030, para definir la estrategia a seguir por el Ayuntamiento de Lorca en la lucha contra el cambio climático, de conformidad con los compromisos adquiridos.

El objetivo general de la estrategia es proponer soluciones dirigidas a la mitigación de las emisiones de CO₂, así como medidas de adaptación dimensionadas acorde al nivel de vulnerabilidad climática del municipio de Lorca.

Su estructura, se compone principalmente de tres grandes bloques:

Plan de Mitigación: 6 Programas y 29 Medidas

Plan de Adaptación: 10 Programas y 25 Medidas

Plan de Sensibilización y Participación Ciudadana: 2 Programas y 4 Medidas

Por otra parte, y para poder evaluar el grado de aplicación real de las medidas planificadas (hacia los objetivos del horizonte 2030), el Plan de Acción para el Clima y la Energía Sostenible PACES, recoge en su texto una metodología de seguimiento y evolución. Esta consiste principalmente, en la realización de informes de seguimiento de emisiones cada dos años, desde la aprobación y puesta en marcha del Plan, así como en la elaboración de un inventario de emisiones de seguimiento cada cuatro años.

Por otro lado, cabe destacar, que el Plan de Acción para el Clima y la Energía Sostenible PACES, se enmarca dentro del conjunto de las acciones del Proyecto Europeo Life Adaptate, en el que el Ayuntamiento de Lorca, colabora como socio, junto con otros 6 municipios europeos, desde septiembre del año 2017. El proyecto Life, liderado por el Instituto de Fomento de la Región de Murcia, cuenta con un conjunto de acciones direccionadas en la implementación del PACES en las políticas locales, mediante procesos participativos y de cooperación entre los municipios que lo conforman.

PMUS

En línea con los objetivos que señala la Ley de Economía Sostenible respecto a la movilidad sostenible, la ciudad de Lorca tiene vigente el Plan de Movilidad Urbana Sostenible realizado en 2017, el cual, considera como objetivos esenciales alcanzar un sistema de movilidad más sostenible, flexible, compartido, seguro y competitivo en el que todas las medidas que integran el plan se enfocan, individualmente o en su conjunto, hacia la consecución de cinco objetivos:

Un sistema de movilidad más sostenible.

Un sistema de movilidad más flexible e inclusivo.

Un sistema de movilidad compartido.

Un sistema de movilidad más seguro.

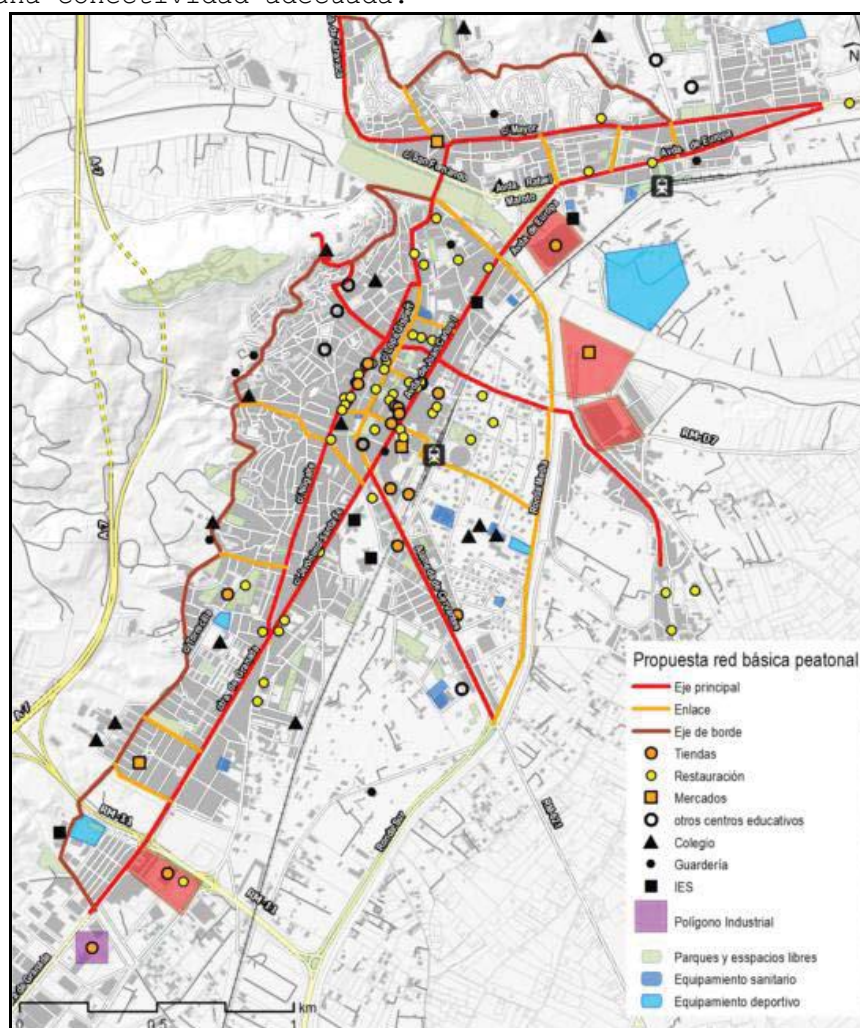
Un sistema de movilidad más competitivo.

El PMUS de 2017 ya contemplaba una serie de actuaciones, alguna ya desarrolladas, que suponen el embrión de la actual ZBE a implantar.

Para alcanzar los objetivos, el PMUS de Lorca plantea el desarrollo de una serie de líneas estratégicas que tienen por objeto disminuir la utilización del vehículo privado, fomentar los mods más sostenibles (transporte público, pie y bieleta) e integrar la movilidad motorizada esencial en el entorno urbano mediante la utilización de tecnologías más limpias, la transformación urbanística de los espacios y la difusión de hábitos de conducción más respetuosos y sostenibles.

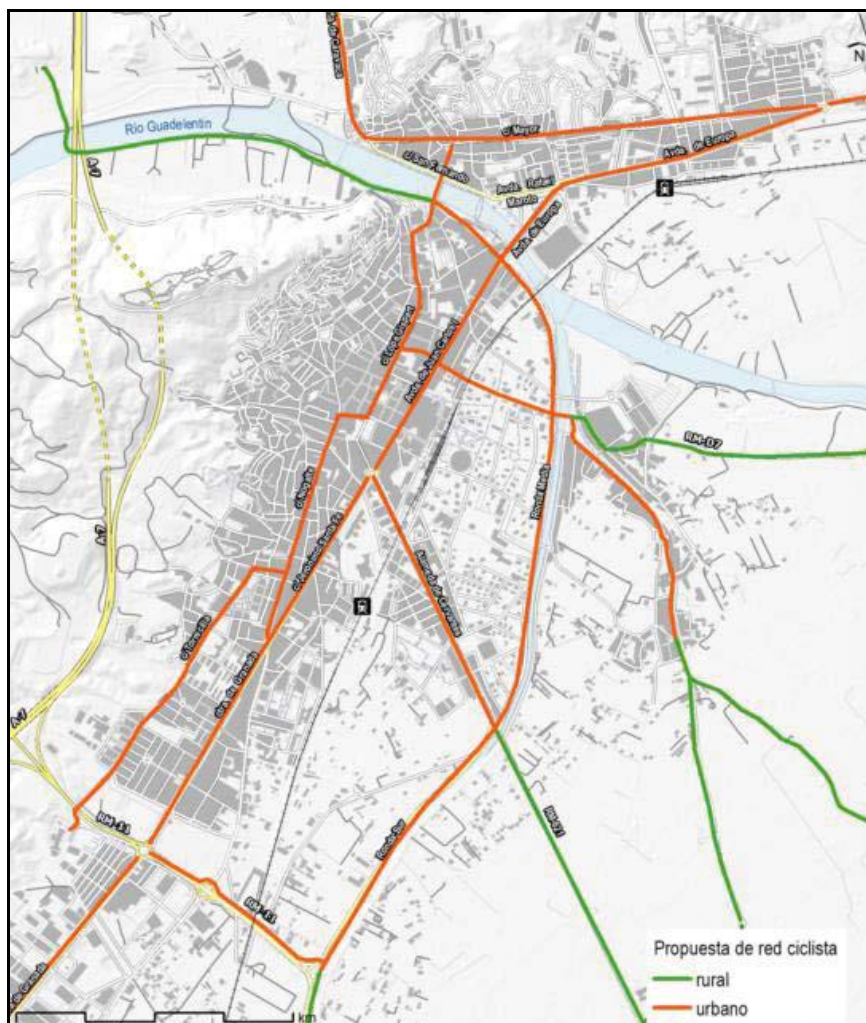
Se establecen un total de 10 líneas estratégicas:

Potenciar el desplazamiento a pie. Con este fin propone diseñar una red de itinerarios peatonales que sirvan de cauce para el tránsito peatonal entre origen y destino y que articulen el conjunto de áreas urbanas, garantizando una conectividad adecuada.



Incentivar el uso de la bicicleta como modo de transporte. La red de ciclista está compuesta por los itinerarios que más demanda potencial

tienen (uso cotidiano) y que unen las zonas de residencia con los principales destinos. La red secundaria se compone de itinerarios con menor potencial de la demanda, si bien se trata de tramos imprescindibles para configurar y estructurar la red de forma equilibrada.



Potenciar el transporte público.

Gestionar el aparcamiento y el viario para disuadir la movilidad no esencial en coche.

Gestionar y ordenar la distribución urbana de mercancías.

Gestionar la movilidad de los centros de atracción de viajes.

Completar y mejorar las infraestructuras de movilidad de la ciudad.

Gestión integral de la movilidad: Smart mobility.

Proporcionar hábitos de movilidad más sostenibles y seguros a través de la participación, concienciación e información.

Modelo territorial urbano policéntrico y compacto.

Entre las medidas vinculadas a la implantación de una zona de bajas emisiones destacan las siguientes medidas contempladas entre las estrategias del Plan de Movilidad Urbana Sostenible:

Dentro de la estrategia de Potenciar el desplazamiento a pie se encuentra la Medida 1.9: Convertir el casco histórico en una zona de prioridad peatonal.

Se crea un perímetro de prioridad peatonal en torno al casco histórico de la ciudad con la finalidad de delimitar un espacio de identidad propia donde el único protagonista es el peatón, aunque se permita el acceso a los vehículos.

Sobre la ya descrita red básica peatonal, todo el casco histórico sería de prioridad peatonal como ya lo es en muchas de sus calles, contemplando tres tipos de soluciones según sean las calles.

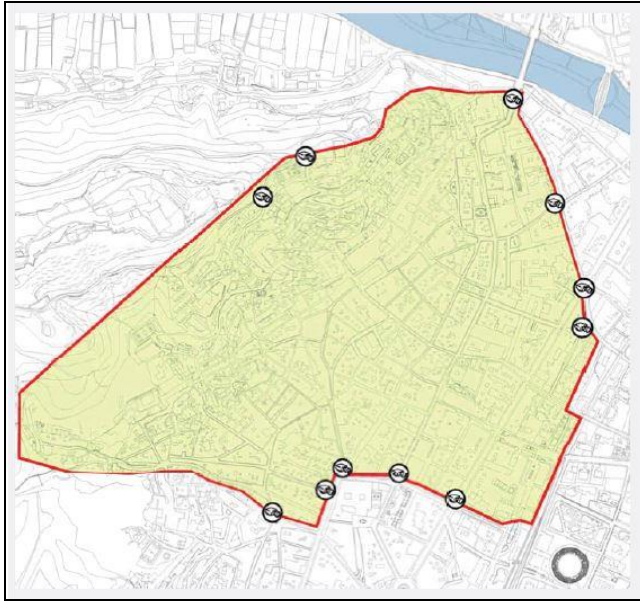
Peatonalización total: Se daría en calles con mucho tránsito peatonal. En ellas el acceso al coche es restringido a los de emergencias, como en la conocida Corredera.

Plataforma única (prioridad peatonal): Sería el caso más frecuente ya que permite compatibilizar el peatón y el coche en calles donde ambos son necesarios y no hay ancho suficiente o necesidad de diferenciar la rasante.

Espacio estancial: Esta modalidad de calle de prioridad peatonal se daría en espacios donde el tráfico es calmado y no necesita de una diferenciación de calzadas. Se recurre a obviar cualquier indicación reguladora de tráfico como medida de llamada a la calma y a la convivencia de medios de transporte. Se da fundamentalmente en espacios abiertos como los actuales cruces o rotondas.

Para materializar este nuevo tratamiento se ha de tener en cuenta la calidad arquitectónica del entorno y recurrir a materiales nobles y naturales como la piedra, en forma y color similar a la existente en otras calles ya peatonalizadas.

La zona peatonal videovigilada para el acceso de vehículos motorizados con límite de velocidad 10 km/h queda representada en la siguiente ilustración y coincide en buena medida con la ZBE definida:



Por otra parte, dentro de la estrategia de Gestionar el aparcamiento y el viario para disuadir la movilidad no esencial en coche se encuentra la Medida de 4.2. Disuadir el tráfico de paso por Juan Carlos I.

Actualmente el paso por la Avenida Juan Carlos I (antigua N-340) registra unas intensidades próximas a los 20.000 veh/día (ambos sentidos) además de congestión en hora punta. La elevada demanda peatonal debido al comercio existente es incompatible con la inseguridad y contaminación que generan los vehículos. Los vehículos disponen de otras alternativas como la Ronda Sur para no tener que cruzar por el centro del municipio.

Las principales actuaciones son:

Se propone limitar el paso por la Avenida Juan Carlos I colocando cámaras en los accesos Así se denunciaría a todos los vehículos que entraran y salieran en un determinado periodo de tiempo. Esta limitación podría ser parcial (solo durante determinados periodos) o total. La gestión con cámaras debería ser extensiva a otras vías como Lope Gisbert o la futura ronda de los Barrios Altos para que no sean utilizados como viario alternativo. Además, se debe implantar señalización variable en los accesos que informe sobre las limitaciones y los itinerarios alternativos.

Eliminación de uno de los carriles de circulación dejando tan solo un vial por sentido.

Ampliación de las aceras.

Limitación de la máxima velocidad de circulación a 30 km/hora.

Introducción de elementos de Smart mobility (semáforos inteligentes, paneles de señalización variable, etc.)

NATURALEZA Y EVALUACIÓN DE LA CONTAMINACIÓN

Evaluación de las inmisiones

5.1.1. Calidad del aire

Lorca dispone de una única estación de calidad del aire en su municipio, situada fuera de la Zona de Bajas Emisiones definida y siendo estación la de referencia para la zona establecida en la ZBE.

Nombre: Lorca				
Tipo: Inmision				
Funcionamiento: Automática				
Zona: Comercial y Residencial				
Dirección: Diputación de Barranco Hondo. Lorca				
Ciudad: Lorca				
Distancia a vías de tráfico: 0 metros				
Código Nacional: 30024002				
				
				
Contaminante: CH4 Metano NO Monóxido de Nitrógeno NO ₂ Dióxido de Nitrógeno NOx Oxidos de Nitrógeno totales O ₃ Ozono SO ₂ Dióxido de Azufre NH3 Amoniaco DD Dirección del viento VV Velocidad del viento TMP Temperatura media HR Humedad Relativa RS Radiación Solar PRB Presión atmosférica PM10 Partículas en suspensión (< 10 µm)	Medida: Automático Automático Automático Automático Automático Automático Automático Automático Automático Automático Automático Automático Automático Automático	Técnica Análisis: Ionización Llama Quimiluminiscencia Quimiluminiscencia Quimiluminiscencia Absorción Ultravioleta Fluorescencia Ultravioleta Desconocido Meteorología Meteorología Meteorología Meteorología Meteorología Meteorología Meteorología Microbalanza	Marca: THERMO THERMO THERMO ECOTECH ECOTECH THERMO DELTA OHM DELTA OHM DELTA OHM DELTA OHM DELTA OHM DELTA OHM DELTA OHM THERMO	Modelo: 17i 17i 17i SERINUS 10 SERINUS 50 17i HD2003 HD2003 HD2003 HD2003 LPPYRA03AV HD2003 TEOM 1400AB

Fuente: Calidad del Aire de la Región de Murcia. Dirección General de Medio Ambiente. Consejería de Medio Ambiente, Universidades, Investigación y Mar Menor.

Para valorar la calidad del aire de Lorca, según los datos de la estación de calidad del aire, se tienen en cuenta tanto los valores que contempla la legislación vigente en materia de inmisiones de contaminantes atmosféricos como aquella pendiente de aprobar, así como recomendaciones efectuadas por organismos internacionales referentes.

La siguiente tabla resume los valores límite que establece el actual 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). También incluye los valores límite propuestos por la Comisión Europea para 2030 (Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la calidad del aire ambiente), así como los valores recomendados por la Organización Mundial de la Salud (OMS)⁷.

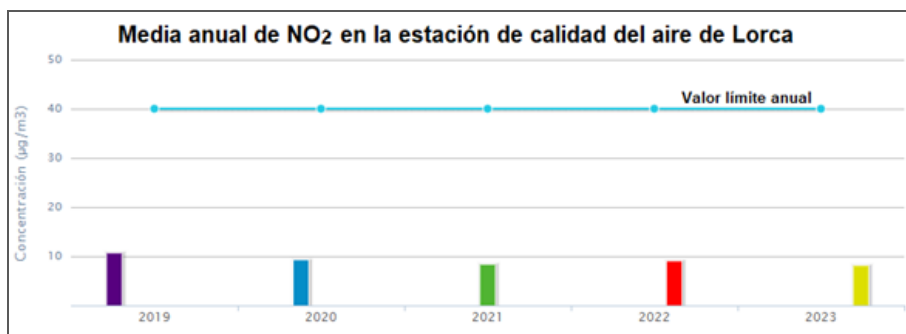
Objetivos para la protección de la salud		RD 102/2011	OMS	Propuesta de Directiva UE
Cont.	Período promedio	Valor límite/objetivo*	Objetivos recomendados	Valor límite
NO ₂	Horario	200 µg/m ³ (máximo 18 superaciones/año)	-	200 µg/m ³ (máximo 1 superación/año)
	Diario	-	25 µg/m ³	50 µg/m ³ (máximo 18 superaciones/año)
	Anual	40 µg/m ³	10 µg/m ³	20 µg/m ³
PM ₁₀	Diario	50 µg/m ³ (máximo 35 superaciones/año)	45 µg/m ³	45 µg/m ³ (máximo 18 superaciones/año)
	Anual	40 µg/m ³	15 µg/m ³	20 µg/m ³
PM _{2,5}	Diario	-	15 µg/m ³	25 µg/m ³ (máximo 18 superaciones/año)
	Anual	20 µg/m ³	5 µg/m ³	10 µg/m ³
O ₃	Horario	-	-	-
	Máx. diaria de medias móviles octohorarias	120 µg/m ³ (máximo 25 superaciones de promedio en 3 años)	100 µg/m ³	-
	Media de máx. diarias de medias móviles octohorarias en los 6 meses de mayor concentración	-	60 µg/m ³	-
SO ₂	Horario	350 µg/m ³ (máximo 24 superaciones/año)	-	350 µg/m ³ (máximo 1 superación/año)
	Diario	125 µg/m ³ (máximo 3 superaciones/año)	40 µg/m ³	50 µg/m ³ (máximo 18 superaciones/año)
	Anual	-	-	20 µg/m ³

* En amarillo: valores límite. En verde: valores objetivo.

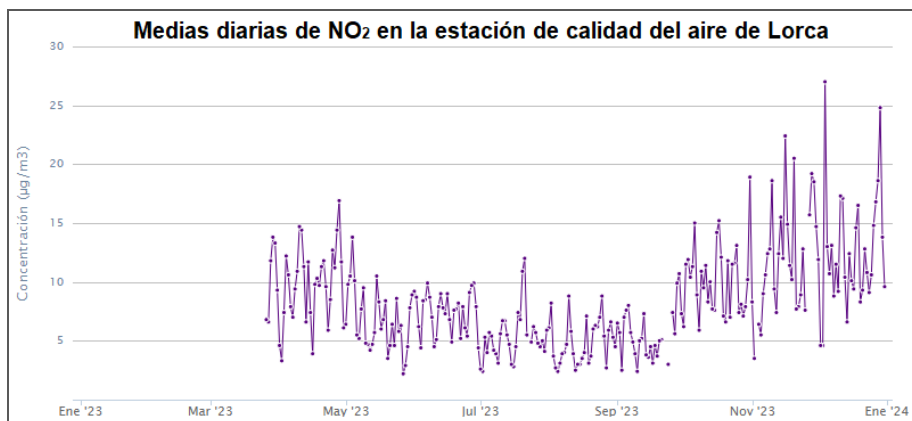
⁷ OMS 2021. WHO global air quality guidelines. Particulate matter (PM_{2.5} and PM₁₀), ozone, nitrogen dioxide, sulfur dioxide and carbon monoxide.

De acuerdo con los datos relativos a la estación de Lorca que contempla el informe final de evaluación de la calidad del aire en la región de Murcia para el año 2022, el municipio no supera ningún valor límite de la actual legislación de los principales contaminantes asociados con el tráfico (NO₂, PM_{2,5}, PM₁₀, SO₂...). Sin embargo, estos límites han sido probados insuficientes para proteger a la población de los efectos negativos para la salud que acarrearán concentraciones mucho menores de estos contaminantes atmosféricos. Por ello, desde la Comisión Europea se está trabajando para establecer nuevos valores límite que nos acerquen a una calidad del aire ambiente saludable.

En 2022, la media anual de NO₂ fue de 9.1 µg/m³; este valor llega incluso a estar por debajo de los 10 µg/m³ recomendados por la OMS. El valor límite horario de 200 µg/m³ no ha sido superado en ninguna ocasión en los últimos cinco años.

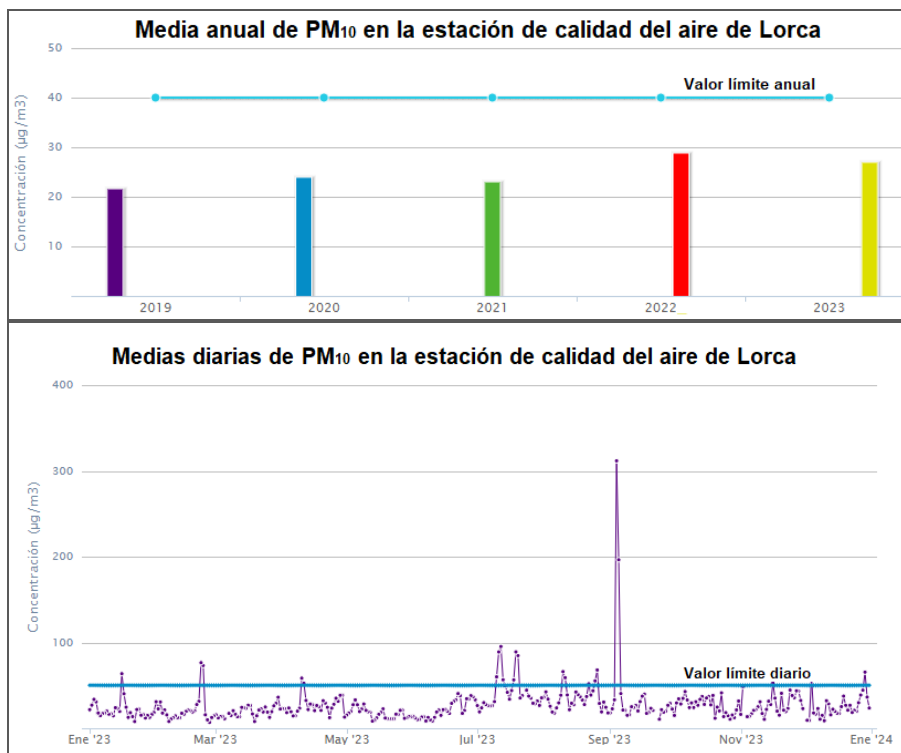


Las medias diarias tampoco alcanzaron en ninguna ocasión, durante 2023, el valor límite de 50 µg/m³ propuesto por la Comisión Europea.



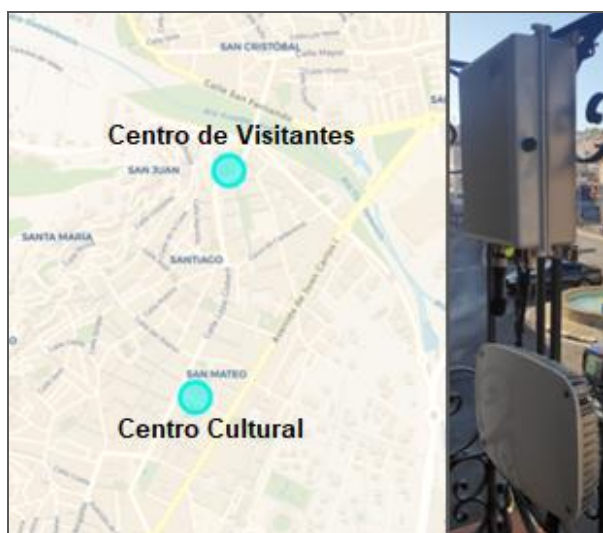
Respecto a los niveles de partículas, En 2022, la media anual es de 28,86 µg/m³ de PM₁₀ y En 2023, la media anual es de 8,43 µg/m³ de PM_{2,5} y de 27,03 µg/m³ de PM₁₀. En el caso de las partículas de menor diámetro, éstas superan por poco el valor límite propuesto por la nueva Directiva europea

(10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$). Respecto a las PM₁₀, se llega a alcanzar el valor de la propuesta de Directiva (20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$).



Con carácter general los valores de SO₂ generados por el tráfico han disminuido drásticamente en las últimas décadas. Las regulaciones más estrictas, las nuevas tecnologías de control de emisiones, la renovación del parque vehicular y las mejoras en los combustibles han hecho de los óxidos de azufre una contaminación prácticamente desvinculada del tráfico.

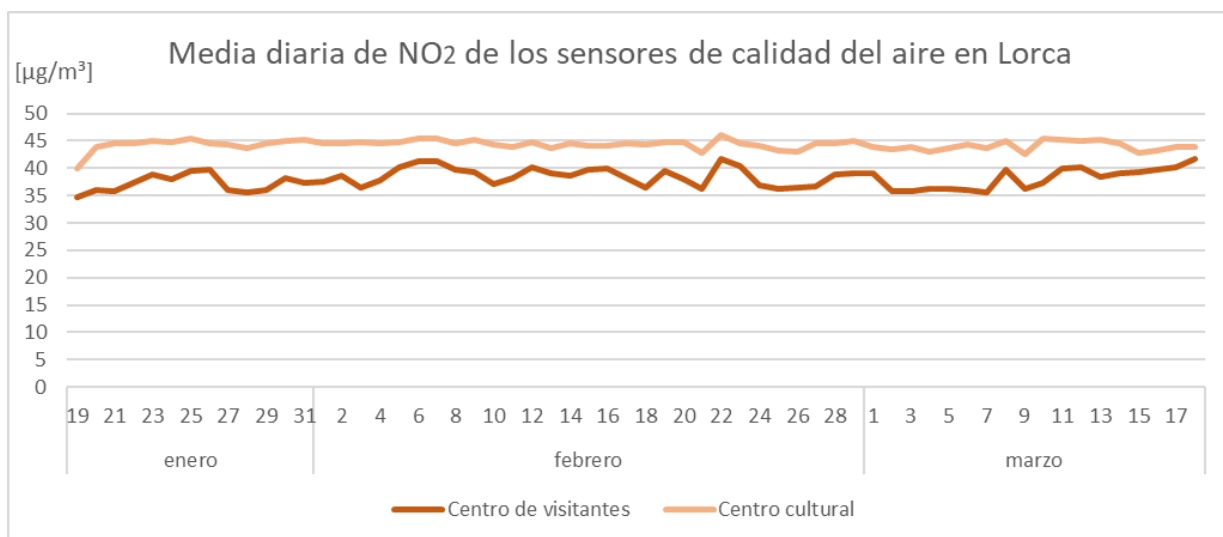
Además, se utilizan datos de dos sensores de calidad del aire instalados durante dos meses, uno en el Centro de Visitantes de Lorca (C/ Puerta de San Ginés, 13) y el otro en el Centro Cultural Municipal (C/ Presbítero Emilio García, s/n). Ambos se ubican dentro de la zona 1 de la ZBE delimitada, el primero en la parte norte y el segundo en la parte central.



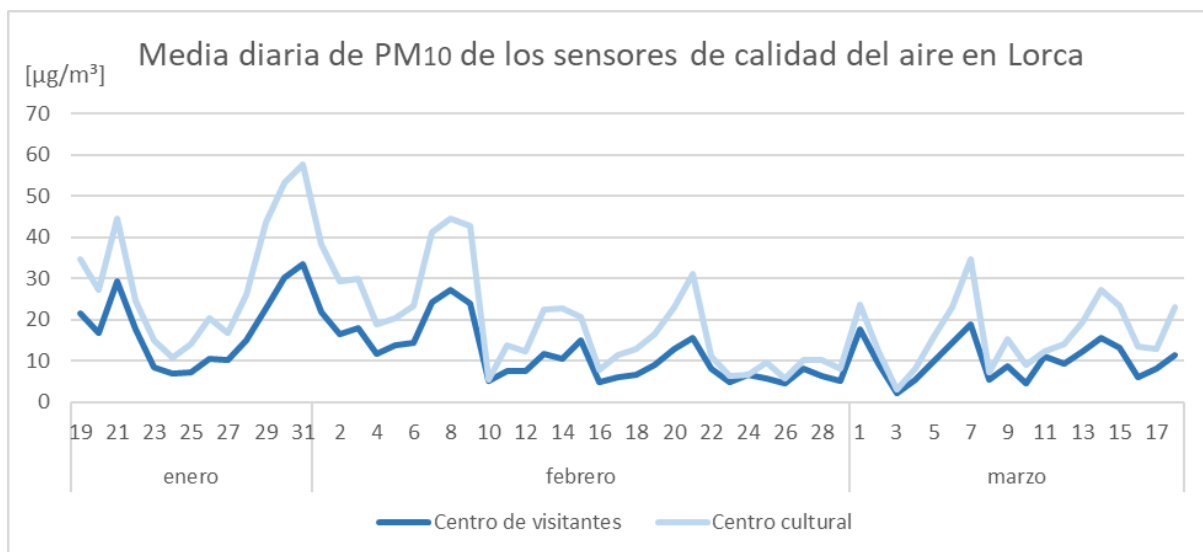
Se muestran valores de NO₂ y partículas (PM₁₀ y PM_{2,5}). Los valores de SO₂ son demasiado bajos para considerarse representativos, puesto que

concentraciones tan bajas quedan fuera de los márgenes de fiabilidad del sensor.

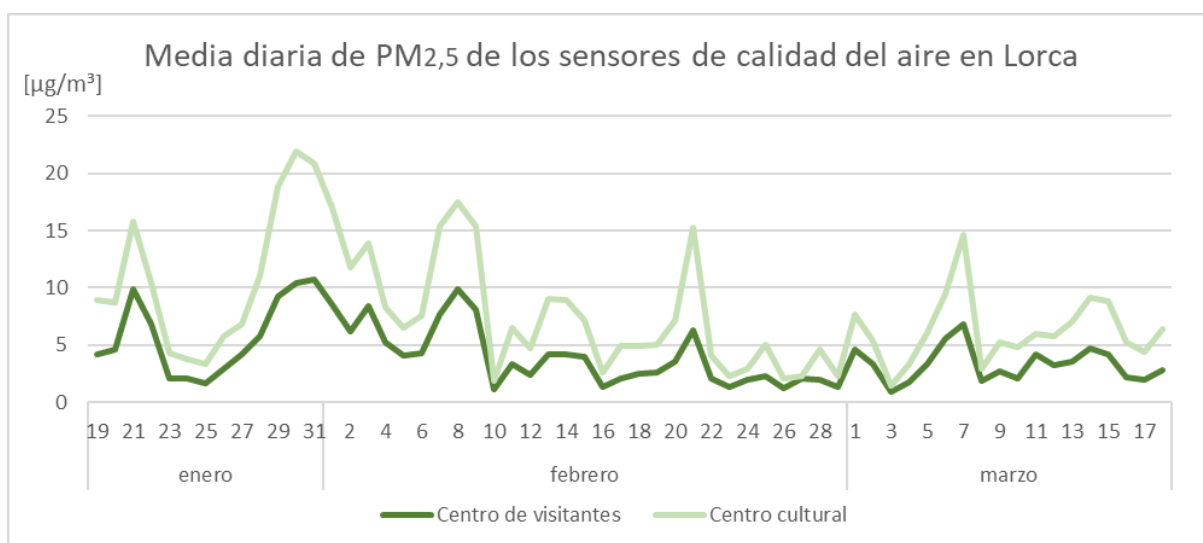
Respecto al NO₂, las medias diarias no superan en ningún momento los 50 µg/m³ (valor límite diario propuesto en la nueva Directiva Europea), siendo la media global de todo el período de medición 38,2 µg/m³ en el Centro de Visitantes y 44,3 µg/m³ en el Centro Cultural. Se recogen valores con poca variabilidad, ya que el máximo registrado de las medidas horarias es de 46,8 µg/m³ en el primero, y de 47,1 µg/m³ en el segundo. Considerando el objetivo que recomienda la OMS de 25 µg/m³, en ambas zonas existe bastante margen de mejora.



De acuerdo con el registro actualizado de episodios de fuentes naturales de polvo del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MINTERD), el sureste peninsular ha experimentado durante los meses de la campaña de medición algunas previsiones de intrusión de polvo sahariano: 19 y 29-30 de enero, 7-9, 16 y 25-26 de febrero, y 14 de marzo. Precisamente, algunos de los picos más acusados de contaminación por PM₁₀ registrados en los sensores coinciden con estos eventos (29-30 de enero y 7-9 de febrero). La media de PM₁₀ durante la campaña de medición, incluyendo los episodios de intrusión de polvo sahariano, es de 12,5 µg/m³ en el Centro de Visitantes y 20,7 µg/m³ en el Centro Cultural. Solo se supera el valor límite diario de 45 µg/m³ en dos ocasiones, en el Centro Cultural. Estos valores están en cumplimiento con la normativa vigente y con la prevista.



Por último, la media de PM_{2,5} es de 4,1 µg/m³ en el Centro de Visitantes y 7,9 µg/m³ en el Centro Cultural. No se supera el valor límite diario de 25 µg/m³ ningún día. Así como ocurría con las partículas de mayor diámetro, los días con mayores niveles de contaminación coinciden con episodios de intrusión de polvo sahariano. Todos los valores, incluso aquellos que coinciden con episodios de fuentes naturales de contaminación, están en cumplimiento con la normativa vigente y con la prevista.



No cabe, por tanto, con estos datos, concluir que Lorca tenga un problema de calidad del aire actualmente. Al contrario, Lorca ha mostrado en los últimos años un cumplimiento pleno de la legislación en materia de calidad del aire, con valores registrados en la estación de calidad del aire muy inferiores a los establecidos. Estos valores llegan incluso a cumplir, en casi todos los casos, con los objetivos que se plantean a medio-largo plazo.

Sin embargo, los datos registrados por los sensores de calidad del aire instalados en la campaña de medición muestran valores notablemente superiores dentro de la ZBE respecto al NO₂. Durante los meses fríos de invierno (como los de la campaña realizada), las concentraciones de NO₂ suelen ser mayores debido a la mayor estabilidad atmosférica (menor circulación vertical del aire), que dificulta la dispersión de los

contaminantes, por lo que cabe pensar que la media anual será menor. Aun así, es pertinente realizar un seguimiento anual para comprobar el grado de cumplimiento de los valores límite dentro de la ZBE.

5.1.2. Ruido

Por último, el ruido proveniente del tráfico rodado supone un problema notable en la ciudad. Aunque más de la mitad de la población se expone a estos niveles, sólo un 8,8% de la población expresa un grado elevado de molestias por el ruido del tráfico.

En la siguiente tabla aparecen los objetivos de calidad acústica establecidos por el Real Decreto 1367/2007 por el que se desarrolla la Ley 37/2003 del ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas:

Tipo de área acústica		Objetivos de calidad acústica por índices de ruido [dB(A)]					
		En áreas urbanizadas existentes			En áreas urbanizables		
		Ld	Le	Ln	Ld	Le	Ln
e	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera una especial protección contra la contaminación acústica.	60	60	50	55	55	45
a	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.	65	65	55	60	60	50
d	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c).	70	70	65	65	65	60
c	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos.	73	73	63	68	68	58
b	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial.	75	75	65	70	70	60
f	Sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte, u otros equipamientos públicos que los reclamen. (1)	(2)	(2)	(2)			

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

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

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

El anexo I de la misma norma define los tres períodos temporales de evaluación diarios:

- Período día (d): de 7:00 a 19:00 (12 horas)
- Período tarde (e): de 19:00 a 23:00 (4 horas)
- Período noche (n): de 23:00 a 7:00 (8 horas)

Fuente: Real Decreto 1367/2007 por el que se desarrolla la Ley 37/2003 del ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

A continuación, se muestran los valores registrados por los sensores instalados:



El ruido de fondo presente el 90% del tiempo (LA90) está en torno a los 50 dBA de promedio en ambas ubicaciones. En el Centro de Visitantes se observa una mayor variabilidad entre el día y la noche: unos 60 dB durante el día y alrededor de 50 dB por la noche. En el Centro Cultural, este ruido es más uniforme, ya que se registran unos 55dB por el día y unos 45 dB durante la noche. Los valores punta presentes un 10% del tiempo (LA10) alcanzan los 63 dB en el Centro de Visitantes en promedio, y unos 59 dB en el Centro Cultural.

Respecto al nivel continuo equivalente (Leq), que es el parámetro legislado, el Centro de Visitantes registra valores ligeramente superiores a los del Centro Cultural, tal y como se muestra en la siguiente tabla:

Parámetro	Centro de Visitantes	Centro Cultural
Ld	63 dB	60 dB
Le	60 dB	60 dB

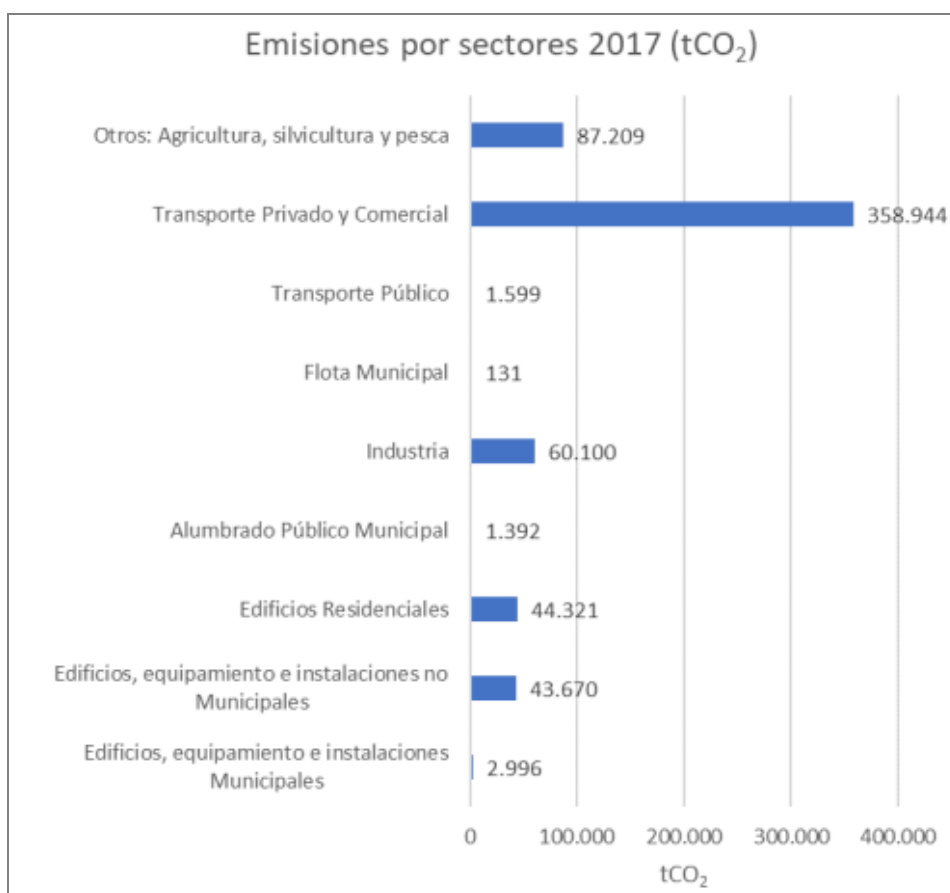
Ln	58 dB	55 dB
----	-------	-------

Estos valores están por encima de los valore límite marcados en la legislación para suelos de uso sanitario, docente y cultural, incluso estando por encima de los valores estipulados para suelos de uso residencial en el caso del Centro de Visitantes.

ORIGEN DE LAS EMISIONES CONTAMINANTES

Principales fuentes de emisión de contaminantes

La Agenda Urbana Lorca 2030 recoge las emisiones de CO₂ a partir de los consumos energéticos del municipio. Este inventario de emisiones muestra que el sector privado del transporte tiene asociado una mayor cantidad de emisiones (59,8%), por encima de la agricultura (14,5%), la industria (10,0%), el sector residencial (7,4%) y el sector terciario (7,3%).



Fuente: Agenda Urbana Lorca 2030.

Sin embargo, se menciona la necesidad de cuantificar en futuros inventarios las emisiones del transporte de larga distancia, ya que el municipio de

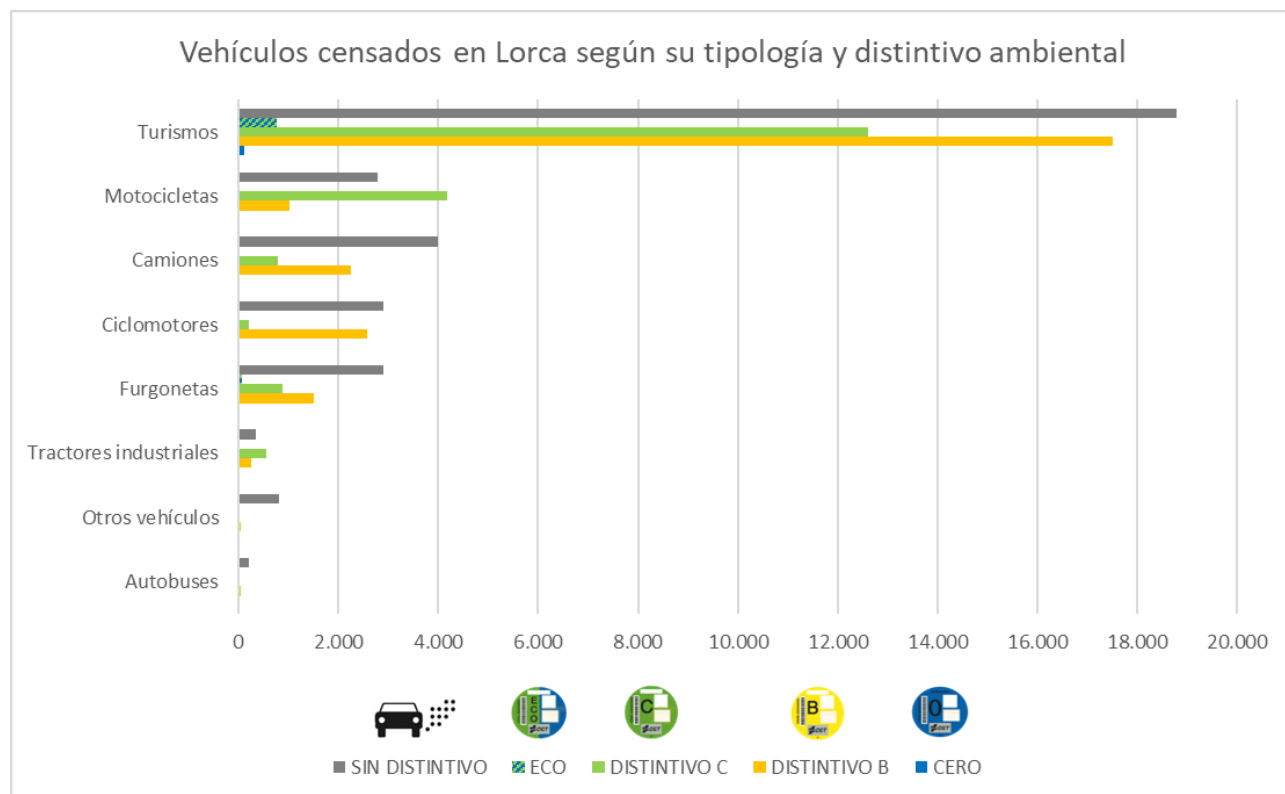
Lorca cuenta con un gran consumo de este tipo de transporte, secundario sobre el interior del casco urbano.

La principal contribución a una mayor mortalidad asociada con partículas de 2,5 µm de diámetro proviene de fuentes naturales (43,1%), especialmente episodios de intrusión de polvo sahariano. Por detrás, las principales fuentes son el sector marítimo (14,1%), el residencial (11,6%) y el industrial (9,8%). Les sigue el sector transporte con un 7,4%.

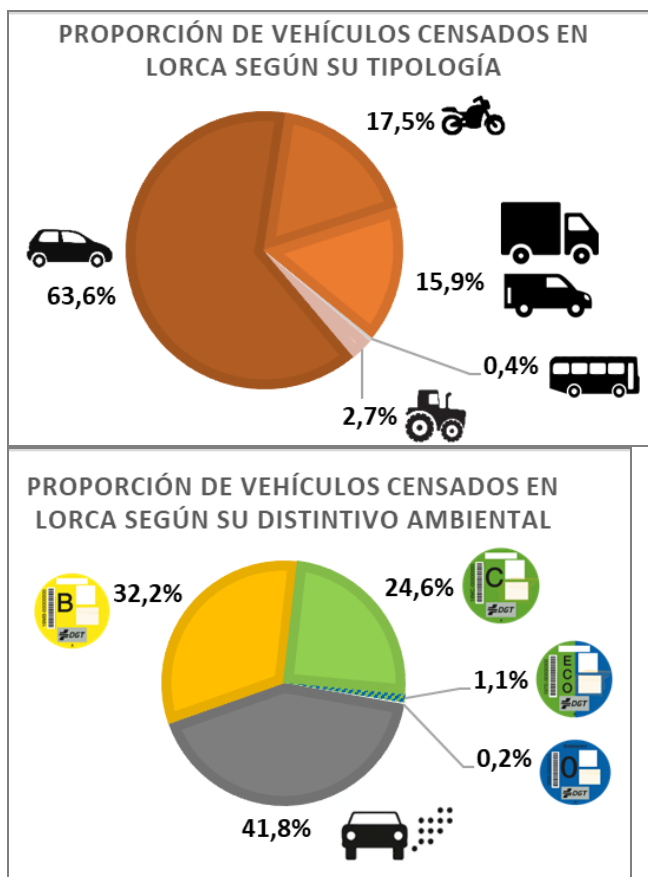
Respecto al dióxido de nitrógeno, ya que está vinculado de manera más estrecha con el transporte, este sector supone la principal fuente contaminante (65,6%). De manera secundaria le siguen otros sectores, como el marítimo (15,0%), el industrial (8,2%) y el residencial (6,8%).

Caracterización del parque circulante

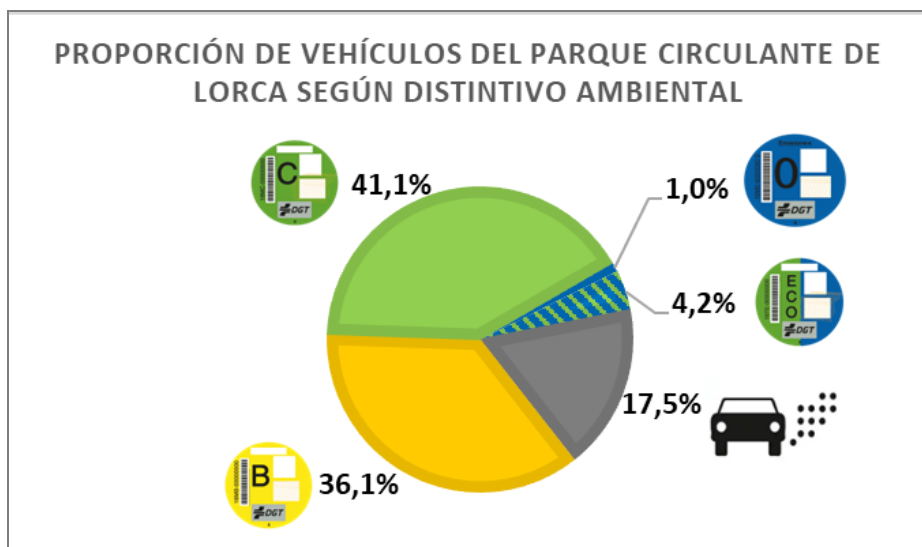
El censo de vehículos de la Dirección General de Tráfico (DGT) registró para el año 2022 el siguiente parque municipal de vehículos:



La mayor proporción de vehículos del parque residente, como es habitual, es de tipo turismo (63,6%). De estos, un 38% no cuenta con distintivo ambiental, un 35% tiene distintivo B y un 25% tiene distintivo C. Sólo un 2% tiene el distintivo ECO y únicamente el 0,2% tiene el distintivo 0 emisiones. El segundo tipo de vehículo más frecuente son las motocicletas y ciclomotores (17,5%), aunque contribuyen en mucha mayor medida a la contaminación y a la congestión del viario público los vehículos comerciales; los camiones y las furgonetas son el tercer tipo de vehículo predominante en el censo (15,9%), no contando con distintivo ambiental más de la mitad de ellos (aprox. 55%). Del resto de vehículos comerciales, el 30% tienen distintivo ambiental B, el 13% C, el 0,7% ECO y únicamente el 0,1% son 0 emisiones.



En el muestreo realizado en Avenida de Juan Carlos I, el parque circulante muestra la siguiente distribución de distintivos ambientales:



OBJETIVOS A CONSEGUIR

La ZBE como mínimo debe cumplir para el año 2030 la estimación de reducción de emisiones definida en el presente proyecto.

Además, se contemplan otros objetivos específicos relacionados con la sostenibilidad, seguridad e inclusividad del sistema de movilidad, entre los que destacan el aumento de la longitud de las zonas peatonales y la mejora del nivel de servicio peatonal principalmente.

Como mínimo se cuantificarán los indicadores de la siguiente tabla, que corresponden con las distintas categorías que establece el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, para la evaluación de los objetivos de la implantación de zonas de bajas emisiones (apartado 3 del artículo 3). Los valores objetivo que se han planteado se basan en recomendaciones de documentos de referencia a nivel mundial, europeo, estatal o de la propia ciudad.

Categorías decreto ZBE	Indicador	N.º	Unidad	Unidad objetivo	Valor actual	Objetivo 2030	Referencias
CATEGORÍA 1: Indicadores de calidad del aire (1)	Inmisiones NO2	1.1	µg/m3 (valor límite horario)	—	—	200	OMS y Propuesta de Directiva UE relativa a la calidad del aire ambiente
			Superaciones del valor límite horario	0	0	0	
			µg/m3 (valor límite anual)	9,1	10	10	
	Inmisiones PM10	1.2	µg/m3 (valor límite diario)	—	—	45	
			Superaciones del valor límite diario	9	9	9	
			µg/m3 (valor límite anual)	19	15	15	
CATEGORÍA 2: Indicadores de cambio climático y movilidad sostenible	Reparto modal (2)	2.1	µg/m3 (valor límite diario)	—	—	15	PMUS
			µg/m3 (valor límite anual)	12	5	5	
			µg/m3 (valor límite anual)	12	5	5	
	Parque circulante 0 emisiones (3)	2.5	% de viajes en vehículo privado	50%	40%	40%	PNIEC
			% de viajes en transporte público	1%	4%	4%	
CATEGORÍA 3: Indicadores de ruido	Confort acústico (4)	2.3	% de viajes a pie/bici/VMP	47%	55%	55%	Real Decreto 1367/2007
		3.1	Ld (dBA)	63	60	60	
		3.2	Le (dBA)	60	60	60	
		3.3	Ln (dBA)	58	50	50	
CATEGORÍA 4: Indicadores de eficiencia energética	Emisiones evitadas de GEI	4.1	Tn CO ₂ -eq	% Reducción respecto a 2005	1.530	39%	PNIEC
	Consumo de combustible	4.2	Litros de combustible	% Reducción respecto a 2005	—	39,5%	

(1) Según datos de la estación de calidad del aire de la Región de Murcia (descontando episodios naturales).

(2) Datos del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Lorca (PMUS).

(3) El Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) establece el objetivo de disponer de 5M de vehículos eléctricos en 2020, lo que supone un 15% del parque actual.

(4) Datos correspondientes al sensor ubicado en el Centro de Visitantes de Lorca,

MEDIDAS DE MEJORA DE LA CALIDAD DEL AIRE Y MITIGACIÓN DE EMISIONES DE CAMBIO CLIMÁTICO

Listado de medidas vinculadas a la ZBE y calendario de aplicación
Según cada ciudad y dentro de ellas, las diferentes zonas, requerirán soluciones específicas que se adecuen a las distintas problemáticas. Las medidas más empleadas en la implementación de ZBE son:

	ZONAS 0 EMISIONES (Zonas peatonales)	ZONAS BAJAS EMISIONES		
		1. Tecnología + Movilidad	2. Tecnología + aparcamiento	3. Tecnología
Restricciones movilidad	SI (paso de vehículos excepcional)	SI (ej: solo paso de residentes, DUM...)	No	No
Restricciones Parking	SI (inexistente)	SI	SI: Limitación según tecnología y tarificación ambiental	No
Restricciones circulación	SI	SI	No	Si (según tecnología)
Ejemplo	Pl. Constitución	Madrid Central	SER	Madrid 360

A continuación, se exponen las medidas escogidas para el caso particular de la ciudad de Lorca:

8.1.1. Regulación en base al distintivo ambiental de los vehículos

Atendiendo al diagnóstico realizado y a las necesidades específicas de Lorca, se propone el desarrollo de una Zona de Bajas Emisiones que entraría en vigor en 2030. La limitación de acceso sería a los no residentes sin distintivo ambiental. No obstante, dado que la ciudad de Lorca se encuentra en un proceso de transformación debido a las obras de soterramiento de las

vías del tren y este proceso implica dificultades significativas en el tráfico, se habilita a la Junta de Gobierno Local a establecer una moratoria hasta el final de las obras de dicho soterramiento para el establecimiento de medidas de limitación de accesos. En cualquier caso, en 2029 se plantea una revisión del presente proyecto de ZBE, ajustándose dicha restricción al nivel de cumplimiento de los objetivos planteados. Cabe reseñar el propósito de reducir del tráfico motorizado de forma general a favor de formas de movilidad activas más saludables y sostenibles, no solo aquel vinculado a la discriminación por tipo de tecnología.

Esto hace que la Zona de Bajas Emisiones descrita en el presente proyecto se considere complementaria a las medidas del PMUS y al PACES.

Así, la regulación de la ZBE se regirá por sus propias normas de acceso, permitiendo el acceso de vecinos, comerciantes, carga y descarga, y otros autorizados. Los vehículos que accedan a la zona delimitada deberán cumplir con las siguientes restricciones de acceso:

Todas las calles interiores de la ZBE/APR tendrán la circulación restringida, excepto los vehículos autorizados.

Se establecerán ubicaciones específicas de apeadero dentro de la APR/ZBE, para posibilitar la carga y descarga de pasajeros o materiales, por un tiempo máximo de 15 minutos.

Los vehículos que accedan deben contar con autorización de acceso específica. En dicha autorización se detallarán, las condiciones del acceso, así como los puntos de entrada y salida habilitados.

8.1.2. Medidas complementarias

Para aumentar la efectividad de la Zona de Bajas Emisiones y contribuir a la disminución de la contaminación urbana y a la mejora de la salud de la población, se desarrollarán varios proyectos complementarios para la promoción de la movilidad sostenible en Lorca. En este sentido, se identifican las siguientes actuaciones:

Creación de nuevos carriles bici para la mejora de la infraestructura ciclista y la conexión entre la ZBE y el resto de la ciudad mediante una red de carriles bici.

Creación de nuevos carriles bici en la ciudad que den continuidad a la red planificada en el Plan de movilidad Sostenible de Lorca, conectando los tramos de carril bici existentes entre sí, y estos con el centro de la ciudad y la ZBE, y esta a su vez con los barrios de la periferia de modo que se creara una verdadera malla que conecte la ciudad, dando seguridad a los usuarios de la bicicleta y tratando de buscar que este medio de transporte gane peso en el reparto modal ya que Lorca es una ciudad en la que la bicicleta puede tener un rol principal dadas sus características. Estos nuevos carriles bici se han diseñado siguiendo los criterios de la guía publicada por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de modo que estos junto con los ya existentes hagan una nueva malla que permita los desplazamientos directos, de una forma segura, lo que hará que este medio de transporte más atractivo.

Los nuevos Carriles bici serán segregados del tráfico rodado y del peatonal, se ubicarán restando carriles de circulación de los destinados actualmente a vehículos y dispondrán de bolardos que hagan efectiva dicha segregación, se ha tenido especial cuidado para su diseño en las

intersecciones de estos con el resto de las vías y en las incorporaciones a las rotondas.

Los tramos proyectados servirán para dar continuidad a los tramos ya existentes.

Calmando de tráfico, mejora de accesibilidad y creación de itinerarios peatonales en diferentes calles de la ZBE mediante la creación de calles de plataforma única semipeatonales.

Actualmente en el casco histórico de la ciudad y lo que será la ZBE de Lorca existen calles que si bien no pueden ser peatonalizadas en su totalidad al dar servicio a aparcamientos públicos o privados su diseño fue concebido para dar prioridad al tráfico rodado construyendo aceras que si bien en el momento en el que se hicieron pudieron cumplir, hoy en día no cumplen la normativa de accesibilidad ni permiten el transito cómodo de viandantes.

Con esta actuación se pretende revertir esa situación, aumentando el peso del peatón en el reparto modal y creando calles de coexistencia en las que la prioridad sea del peatón y los vehículos puedan acceder a velocidades reducidas y únicamente en caso de accesos a los diferentes aparcamientos. Para ello las calles serán de plataforma única y se eliminará el mobiliario que no cumpla las condiciones de la normativa actual de accesibilidad incluyendo elementos de mobiliario urbano que sirvan para calmar el tráfico y hacer estas calles más accesibles y seguras.

Los ejes en los que se pretende actuar abarcan las siguientes calles:

- Calle Álamo
- Calle Selgas
- Calle General Eytier, Calle Fernando el Santo y Calle Alfonso X el Sabio
- Cuesta San Francisco
- Calle Vicente Ruiz Llamas
- Calle Núñez de Arce y Calle Albuquerque

El plano adjunto como Anexo Principal 2 determina con exactitud la ubicación de estas actuaciones.

Para la ejecución de las obras deberá contratarse la redacción del proyecto de obras correspondiente, del que se dispone ya de toda la documentación necesaria para poder proceder a su contratación y que tiene un plazo para la redacción de un mes y medio.

Una vez se disponga del proyecto, deberá licitarse la ejecución de las obras y finalmente realizar la ejecución de las mismas.

Calmando de tráfico y mejora de la seguridad en el entorno de 3 colegios y mejora de la conexión de estos con el centro de la ciudad, actuación en la calle Alameda Rafael Méndez.

Actualmente la Alameda Rafael Méndez es una calle que conecta el centro de la ciudad con la periferia, junto a ella se ubican tres de los colegios de la ciudad albergando a más de 1.500 alumnos entre los 3, por lo que el tránsito peatonal en los horarios de acceso y salida es muy significativo.

Esta calle cuenta con dos carriles de circulación de vehículos, una acera con arbolado en uno de los lados con estrechamientos en la zona de los árboles de 1,20 metros y en la acera opuesta hay tramos donde ni siquiera dispone de acera.

Desde que empezó el colegio, después del inicio de la pandemia, se viene cortando uno de los carriles de circulación a la entrada y la salida de los colegios para permitir en distanciamiento social y un acceso más cómodo a los colegios.

La actuación pretende reducir el espacio destinado al vehículo privado y de este modo disminuir el tráfico, confiriéndole este espacio a los viandantes para lo cual se suprimirá uno de los carriles de circulación, para en este espacio crear un carril bici en contra dirección de modo que el tránsito en bicicleta si se mantenga en los dos sentidos de circulación, ensancha las aceras de modo que se dote a la calle de accesibilidad y se mejore la seguridad y la comodidad en la zona de acceso a los colegios.

Esta actuación viene recogida en el Plan de Movilidad Urbano de Lorca en relación con la red básica de vehículos y las características de las vías, eliminando carriles de circulación y reduciendo la velocidad de los vehículos.

Para la ejecución de las obras deberá contratarse la redacción del proyecto de obras correspondiente, del que se dispone ya de toda la documentación necesaria para poder proceder a su contratación y que tiene un plazo para la redacción de un mes y medio.

Una vez se disponga del proyecto, deberá licitarse la ejecución de las obras y finalmente realizar la ejecución de las mismas.
Aparcamiento disuasorio en la periferia de la ZBE, calle Periodista Ángela Ruiz

Dado que no se dispone de los suficientes aparcamientos disuasorios en los corredores de entrada a la ciudad que permitan dar una alternativa de estacionamiento a los usuarios que vengan en coche al centro y en concreto a la ZBE se plantea la creación de un nuevo aparcamiento subterráneo con capacidad para unas 130 plazas en la periferia de la ZBE y junto a una de las principales arterias de acceso a la ciudad.

Este además se encuentra en el radio de acción tanto de la estación de tren como de la estación de autobuses de modo que sirva para dar soporte a las mismas y pueda generarse un nodo de intermodalidad donde la gente de las pedanías de Lorca, puedan acceder a este aparcamiento y desde el acceder al centro de la ciudad bien a pie o bien en transporte público o puedan coger un autobús o un tren y desplazarse a las ciudades cercanas.

Lorca tiene unas características muy especiales, el segundo término municipal en superficie de España, 38 pedanías pobladas distribuidas por este y una zona de huerta diseminada con una gran población, hace a los residentes en ciertas zonas cautivas al vehículo privado al no disponer de alternativas al mismo, por ello se hace necesario dar la alternativa una vez lleguen a la ciudad de dejar sus vehículos y desplazarse por ella en transporte público, caminando o con cualquier medio de transporte blando. Para la elección de la ubicación de este aparcamiento se han tenido en cuenta distintos factores: la disposición por parte del ayuntamiento de los terrenos en los que pudiese albergarse, que se encuentre en una zona de fácil acceso desde la periferia, que esté conectado con el centro mediante transporte público o incluso que se pueda llegar a pie o en bici al centro y que se encuentre cerca de las estaciones de tren y de autobús. Esta

ubicación ya venía propuesta en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Lorca en la acción enfocada a habilitar nuevos aparcamientos disuasorios.
Análisis de alternativas a las restricciones absolutas

Tenidos en cuenta los diferentes condicionantes para el diseño de la ZBE de Lorca, así como su regulación, se han analizado las distintas alternativas para determinar el alcance de las diferentes medidas que pueden aplicarse: Alternativa tendencial. Se caracteriza por el mantenimiento de la regulación actual, manteniendo el acceso restringido al casco histórico, así como la aplicación de las medidas previstas y en marcha de mejora del transporte colectivo, la accesibilidad peatonal y la ciclabilidad del municipio.

Alternativas de transición. Son aquellas que buscan acelerar el cambio progresivo, pero suficientemente intenso como para alcanzar los compromisos que tiene la ciudad con respecto a la calidad del aire, el ruido, las emisiones de gases de efecto invernadero y el cambio en el reparto modal de la movilidad. En esta alternativa se contempla una extensión de la ZBE suficiente para promover un cambio en la movilidad.

Alternativas drásticas. Se corresponden con la implantación desde el primer momento de una ZBE que abarque todo el territorio municipal, implicando limitaciones severas a la circulación también extensas en cuanto a los vehículos con permiso de acceso, circulación y estacionamiento.

Para la elección de la Zona de Bajas Emisiones más idónea para el caso de Lorca se ha llevado a cabo un estudio de Benchmarking, el cual se resume a continuación. Se realiza una comparativa entre diferentes ciudades para las cuales existen diferentes maneras de regular el acceso, implicando ZBE más o menos ambiciosas.

Ciudad	País	Población (habitantes)	Proyecto
Madrid	España	3.305.408 (2021)	2018 ZBE Madrid Central 2021 ZBE Madrid 360 Distrito Centro
Área Metropolitana de Barcelona	España	1.636.732 (2021)	2019 Rondes Barcelona
Milán	Italia	1.396.522 (2021)	2007 ZTL Área C, (aprobación definitiva 2013) 2019 ZEB Área B
Bolonia	Italia	394.369 (2021)	1974 Primeras ZTL 2019 ZTL Ambiental
Ruán	Francia	112.321 (2022)	2021 Primera ZFE-m 2022 Ampliación
Utrecht	Países Bajos	361.742 (2019)	2007 Restricciones a pesados. 2010 Ampliación. 2022 (ene). Ampliación de las

			restricciones a todos los vehículos según estándar.
Valladolid	España	297.775 (2021)	2021 Aprobación Plan de Mejora de Calidad del Aire 2022 Proyecto ZBE en proceso
Gijón	España	271.717	2022 ORA ambiental y 2026 ZBE
Gante	Bélgica	262.219 (2018) centro ciudad	2020 ZBE
Lugo	España	97 613 (2021)	2023 Proyecto de ZBE

La gran variedad de características que definen a los municipios que deberán implementar Zonas de Bajas Emisiones, implica que no todos estos, deban aplicar las mismas medidas con el fin de cumplir los objetivos. Características como, la calidad del aire, tamaño o distribución modal, son aspectos clave para definir tanto las características geográficas como la regulación a considerar. A partir de esto, se consideran cuatro posibles escenarios:

Municipio de bajas emisiones, o ZBE global: son localidades que superar los límites legales de calidad del aire de forma recurrente (OMS 2005 o legislación europea). Dado que estos límites son muy superiores a los recomendados recientemente por la OMS (2021). Este modelo suele ser el adecuado para grandes urbes, que además de sufrir un mayor impacto ambiental debido a la alta intensidad de tráfico, suelen contar además con una mayor capacidad para dotar de medios alternativos, como una mayor oferta de transporte público.

En algunos casos, en caso de que exista una buena coordinación entre diversos municipios dentro de una misma área metropolitana, podría ser adecuado establecer ZBE que abarquen ámbitos mayores englobando varios de estos territorios.

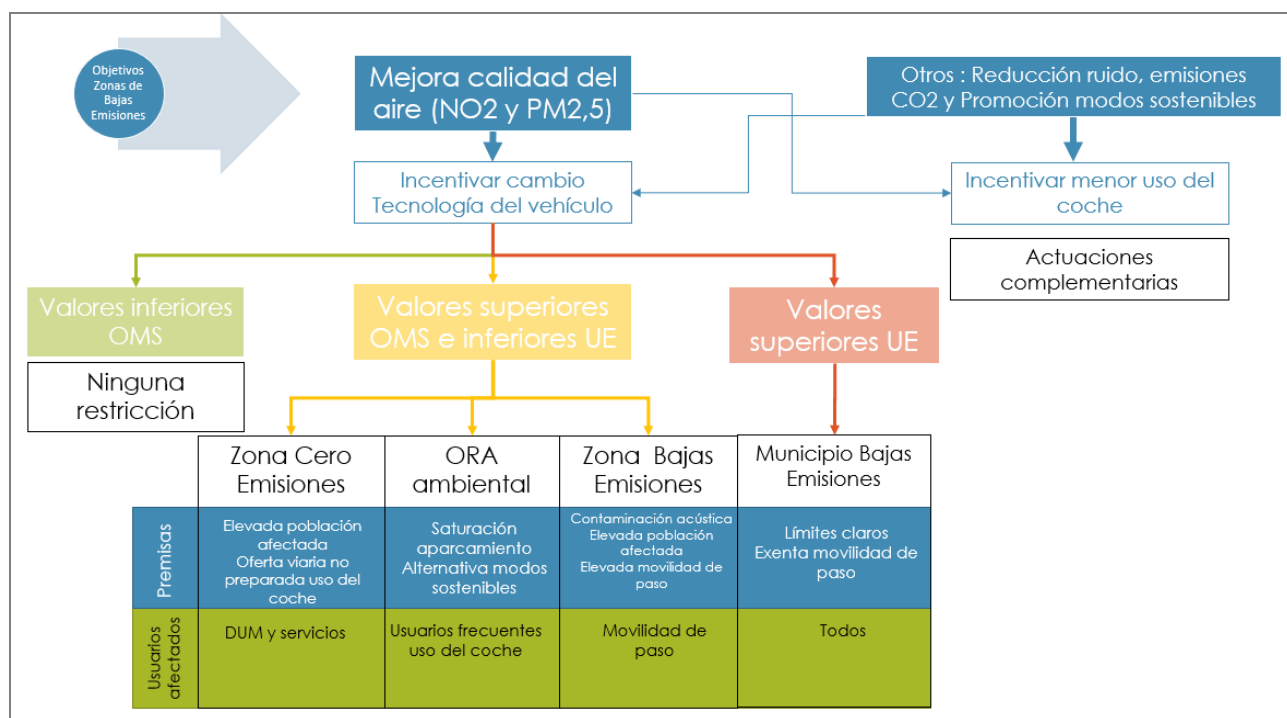
Zonas de Bajas Emisiones: se trata de un escalón inferior en el cual una o varias partes concretas del municipio son delimitadas, y que dada su centralidad o importancia puede implicar beneficios ambientales a nivel municipal. Este beneficio es posible además sin aplicar restricciones a un ámbito mayor, facilitado que su implantación sea más factible.

En estas localidades, si bien los valores de contaminación suelen estar por debajo de los valores legislados por la UE, existe una alta circulación de paso, la cual se beneficia especialmente de la amplia capacidad viaria, especialmente en zonas centrales o ensanches. Debido a esto, los niveles de contaminación superarían los valores recomendados por la OMS 2021, además de evidenciarse elevados niveles de ruido provocados por el paso de vehículos. Por tanto, la principal finalidad de estas zonas son restringir la movilidad de paso, implicando una reducción del tráfico de vehículos que no tengan origen o destino a la ZBE.

ORA ambiental: se trata de una medida complementaria a las Zonas de Bajas Emisiones. Estas actúan como zonas de transición entre el núcleo de la ZBE y las zonas sin regulación, con el fin de evitar un posible efecto frontera. Con esta medida se busca una optimización de la demanda de aparcamiento, y además se promueve una remodelación del parque circulante ofreciendo incentivos por precio a vehículos menos contaminantes, o más

altos para vehículos contaminantes. El principal objetivo de esta medida es ofrecer un estímulo al cambio modal, de modo que las tarifas permitan un trasvase de viajeros a otros modos más sostenibles.

Zona Cero Emisiones: esta medida aplicaría en ciudades pequeñas o zonas puntuales de municipios mayores con una elevada problemática ambiental. Ámbitos como centros históricos son potenciales candidatos para considerar esta tipología de restricciones, donde la trama viaria no es la adecuada para una alta transitabilidad de vehículos. En este sentido, el principal objetivo es maximizar la oferta peatonal reduciendo el espacio de circulación al mínimo imprescindible, dejando que solo circulen residentes, servicios públicos o distribuidores de mercancías (sobre los cuales pueden aplicarse más o menos restricciones).



Atendiendo a lo expuesto previamente, Lorca se encontraría en una posición intermedia en la cual los valores de contaminación ambiental afectan especialmente a la zona central del municipio (los valores de los sensores ubicados dentro del ámbito están notablemente por encima de los que registra la estación de calidad del aire, ubicada fuera del ámbito). Esto permite descartar la necesidad de implantar restricciones que afecten a toda la población.

Sin embargo, hay que tener en cuenta, que la calidad del aire de Lorca no presenta problemas graves de niveles de contaminación, ya que en la mayoría de indicadores ya se sitúan por debajo de los valores propuestos por la CE (salvo PM), situándose en un punto intermedio entre estos últimos y las nuevas recomendaciones de la OMS del 2021, más ambiciosas.

Por otro lado, atendiendo a los niveles de contaminación acústica, la reducción del tráfico será clave para lograr el objetivo de que toda la población se encuentre expuesta, al menos, a niveles inferiores a los estipulados por la legislación vigente.

A tenor de los diferentes indicadores de calidad del aire, ruido y eficiencia del sistema de movilidad de Lorca, deberá estudiarse el escenario tendencial, con el objetivo de comprobar si se cumple el objetivo de disminución del peso de la movilidad motorizada, así como satisfacer las exigencias establecidas en la Ley de Cambio Climático y Transición Energética y en el Plan Nacional integrado de Energía y Clima, cuyo desarrollo a efectos de estas regulaciones se recogen en el Real Decreto 1052/2022.

Por otro lado, se descartan las alternativas drásticas, ya que en la actualidad el peso de la movilidad motorizada es elevado (50%) y los proyectos clave en materia de transporte público o en favor de otros modos sostenibles que puedan ejercer de alternativa aún están en fase de proyecto (i.e.: ampliación de la red ciclista). La implantación de una medida de tal severidad supondría una modificación brusca de los patrones de movilidad de la población, para la que no es posible establecer, al menos a corto plazo, las alternativas de servicios e infraestructuras capaces de acoger el trasvase modal derivado de la regulación. Además, en estas alternativas drásticas, el parque de vehículos tendería a un achatarramiento prematuro, con la consiguiente pérdida de la eficiencia global de la medida.

Con todo lo anterior, la opción más favorable para Lorca es la implantación de una estrategia de transición, ya que es necesario actuar sobre la movilidad a fin de alcanzar de forma rápida los objetivos de descarbonización y reducción emisiones contaminantes y ruido, pero sin requerir de una intervención drástica.

Considerando esos y otros factores sociales y ambientales, se ha optado por un modelo de ZBE/APR que se aplica en un espacio acotado de la ciudad, restringiendo el acceso, circulación y estacionamiento de vehículos a los no residentes con el objetivo de preservar el uso sostenible de las vías comprendidas en los mismos, así como disminuir los niveles de contaminación acústica y atmosférica de dichos espacios, garantizándose a la vez el necesario acceso a estos ámbitos de vehículos de suministro y servicios. De igual manera, el planteamiento de la zona más céntrica de la ciudad como punto de inicio para la creación de la ZBE está asimismo motivada dada la disponibilidad de alternativas actualmente disponibles en materia de accesibilidad en transporte público.

Justificación del ámbito territorial y del espacio temporal

La zona 1 coincide con el Casco Histórico de la ciudad. Actúa como Área de Prioridad Residencial (APR); las APR son espacios en los que se aplican medidas de restricción de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos a los no residentes con el objetivo de preservar el uso sostenible de las vías comprendidas en los mismos, así como de disminuir los niveles de contaminación acústica y atmosférica de dichos espacios, pero garantizándose a la vez el necesario acceso a estos ámbitos de vehículos de suministro y servicios. Su justificación viene motivada por las siguientes razones:

Se trata de una zona lo suficientemente amplia, lo que hace que tenga un impacto significativo en la ciudad.

Los límites son claros, tal y como indican las recomendaciones del MITMA. Es la zona de la ciudad que dispone de una mejor oferta de transporte público: todas las líneas urbanas pasan por ella (Av. Juan Carlos I).

Es la zona de la ciudad en la que, por la morfología viaria, menos espacio se destina al peatón, y más carencias de espacio público presentan. En definitiva, se trata de los barrios menos preparados para una circulación intensa de vehículos.

Son los barrios donde la ocupación tanto diurna como nocturna del estacionamiento es más elevada. En definitiva, la demanda de aparcamiento supera la oferta existente.

Se trata de un ámbito que coincide con la zona de acceso restringida prevista en el PMUS

La zona 2 abarca en su ámbito un hospital, una residencia para la tercera edad, dos colegios y diversos espacios deportivos. La justificación de incluir esta zona se resume en los siguientes puntos:

En la zona existen espacios especialmente sensibles al ruido (afección a la atención de los estudiantes, perturbación del descanso de las personas mayores, aumento de los niveles de estrés, etc.) y a la contaminación. En las vías incluidas, la prioridad y el protagonismo lo tienen los peatones, compuesto en gran medida por población especialmente vulnerable ante accidentes. Los ciclistas que se dirijan a los espacios deportivos o educativos también se benefician de una reducción del riesgo de accidentes. Justificación de la conformidad de las restricciones de acceso, circulación y aparcamiento con la normativa

A continuación, se justifica la regulación planteada en base a la normativa vigente que se detalla en el cuadro adjunto.

Razón imperiosa de interés general

Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio considera como razón imperiosa de interés general la protección de la salud pública, el medio ambiente y el entorno urbano. En este sentido, se justifica la implantación de una Zona de Bajas Emisiones en la ciudad de Lorca por los siguientes motivos:

Las ratios de inmisiones de partículas, así como los valores de NO₂ registrados por los sensores dentro de la ZBE. Si bien se encuentran dentro de los valores legales están por encima de las recomendaciones establecidas por la Organización Mundial de la Salud. Las consecuencias de no cumplir con dichas recomendaciones podrían ser, entre otras, el aumento de los problemas cardiorrespiratorios entre la población⁸.

No se cumple, aunque por poco, con la normativa sobre ruido establecida en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la

⁸ [https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/ambient-\(outdoor\)-air-quality-and-health](https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/ambient-(outdoor)-air-quality-and-health)

Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. La Organización Mundial de la Salud (OMS) describe al ruido como la primera molestia ambiental en los países industrializados. El ruido afecta a las personas de diversas maneras. Sus efectos están relacionados con la audición, el sistema nervioso vegetativo, la psiquis, la comunicación oral, el sueño y el rendimiento⁹. La Zona de Bajas Emisiones debe suponer una reducción del ruido en el área afectada mejorando la calidad de vida de los vecinos. Lorca, en su Plan de Mejora de la Calidad del Aire y Adaptación al Cambio Climático, establece un objetivo de reducción de GEI. Cada vez son más evidentes las consecuencias del cambio climático, reconocidos por distintos organismos internacionales¹⁰; siendo el transporte uno de sus principales responsables.

También se establecen objetivos de mejora en la eficiencia en el reparto modal, buscando la transición hacia medios de transporte más sostenibles que el vehículo privado motorizado.

Principio de proporcionalidad

Los valores de inmisiones de partículas y NO₂, no son alarmantes. No se puede asegurar con los datos disponibles que Lorca tenga un problema de contaminación atmosférica. Sí se pueden mejorar en cambio los niveles de ruido, pero tampoco son valores que afecten de manera grave a la salud. Por ello, se ha optado por un ámbito reducido, enfocado allí donde el traspase modal es más necesario debido a las características de la vía (calles estrechas en el casco histórico) o del barrio (con equipamientos públicos donde se promueva la seguridad vial). Se establece un período de un año para su implantación, dando tiempo de adaptación a los ciudadanos afectados. Además, se crean y potencian aparcamientos de disuasión en su perímetro para que puedan ser estacionados los vehículos con categoría ambiental A.

Evaluación periódica de los efectos y resultados obtenidos

Entre los medios disponibles indicados en el apartado 8, se establece la creación de una plataforma de seguimiento y monitorización de la zona de bajas emisiones. Además, cada cuatro años desde la aprobación de la normativa que establezca la ZBE, se publicará un informe en la página web institucional y en los medios que consideren oportunos. En el mismo, se valorará el cumplimiento de los objetivos, con indicación de los resultados, en este periodo, de los indicadores de seguimiento, según el decreto de creación de zonas de bajas emisiones.

MARCO NORMATIVO

Art 4.1. de la ley 40/2015 de 1 de octubre, del Régimen jurídico del sector público:

1. Las Administraciones Públicas que, en el ejercicio de sus respectivas competencias, establezcan medidas que limiten el ejercicio de derechos individuales o colectivos o exijan el cumplimiento de requisitos para el desarrollo de una actividad, deberán aplicar el principio de proporcionalidad y elegir la medida menos restrictiva, motivar su necesidad para la protección del interés público así como justificar su adecuación para lograr los fines que se persiguen, sin que en ningún caso se produzcan

⁹ <https://www.who.int/es/news/item/02-03-2022-who-releases-new-standard-to-tackle-rising-threat-of-hearing-loss>

¹⁰ <https://www.un.org/es/climatechange/what-is-climate-change>

diferencias de trato discriminatorias. Asimismo, deberán evaluar periódicamente los efectos y resultados obtenidos.

Artículo 5 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de Garantía de la unidad de mercado: Artículo 5. Principio de necesidad y proporcionalidad de las actuaciones de las autoridades competentes.

1. Las autoridades competentes que en el ejercicio de sus respectivas competencias establezcan límites al acceso a una actividad económica o su ejercicio, o exijan el cumplimiento de requisitos para el desarrollo de una actividad, motivarán su necesidad en la salvaguarda de alguna razón imperiosa de interés general de entre las comprendidas en el artículo 3.11 de la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio («Razón imperiosa de interés general»: razón definida e interpretada la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, limitadas las siguientes: el orden público, la seguridad pública, la protección civil, la salud pública, la preservación del equilibrio financiero del régimen de seguridad social, la protección de los derechos, la seguridad y la salud de los consumidores, de los destinatarios de servicios y de los trabajadores, las exigencias de la buena fe en las transacciones comerciales, la lucha contra el fraude, la protección del medio ambiente y del entorno urbano, la sanidad animal, la propiedad intelectual e industrial, la conservación del patrimonio histórico y artístico nacional y los objetivos de la política social y cultural”).

2. Cualquier límite o requisito establecido conforme al apartado anterior, deberá guardar relación con la razón imperiosa de interés general invocada, y habrá de ser proporcionado de modo tal que no exista otro medio menos restrictivo o distorsionador para la actividad económica.

Artículo 6 del Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales

1. El contenido de los actos de intervención será congruente con los motivos y fines que los justifiquen.

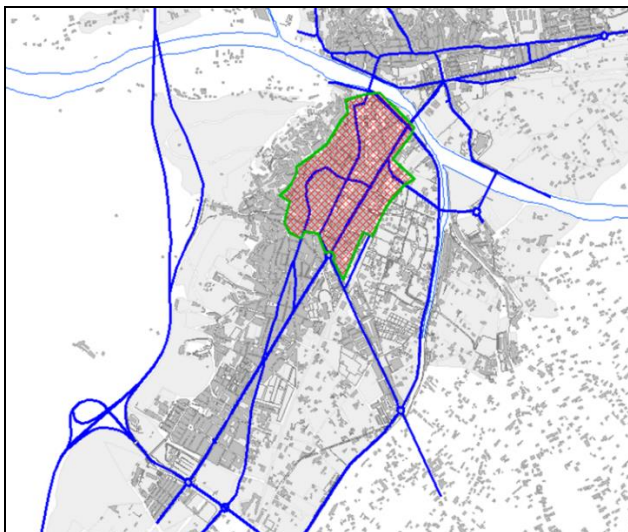
2. Si fueren varios los admisibles, se elegirá el menos restrictivo de la libertad individual.

Estimación de la mejora de la calidad del aire y mitigación de las emisiones de gases de efecto invernadero.

8.5.1. Metodología

Se ha utilizado la siguiente metodología:

Cálculo de los veh-km recorridos en día laborable en cada una de las zonas de la ciudad. Para ello, se utilizará el modelo de simulación utilizado con motivo de la elaboración del PMUS. Para ajustar el modelo a los resultados más actuales se tendrán en cuenta los datos de aforos automáticos de los muestreos realizados.



Extrapolación al total anual.

Se emplea la distribución del parque circulante según tecnología del vehículo a partir de datos del muestreo realizado en Avenida de Juan Carlos I.

Utilización de las ratios de emisiones según la normativa Euro en lo que se refiere a NO_x y partículas, así como los del modelo COPERT para la estimación de las emisiones de CO₂ 11.

Se considera una hipótesis conservadora:

Los vehículos serán substituidos por otros, es decir, ningún ciudadano dejará de poseer un vehículo.

La renovación del parque será la siguiente:

Un 70% por un vehículo EuroVI del mismo combustible (diésel o gasolina).

Un 20% por un vehículo híbrido o de gas.

Un 10% por un vehículo eléctrico.

La afectación, basándose en los datos del modelo será la siguiente:

100% de los vehículos-km que circulan en el interior de la ZBE.

25% de los vehículos-km que circulan fuera de la ZBE.

Escenarios. El cálculo de emisiones se ha realizado para dos escenarios:

Situación 2022.

Situación tras implantación de zona de bajas emisiones en el casco antiguo (barrio de Santiago y parte del barrio de San Mateo). En este escenario la estimación se ha realizado considerando la prohibición de circulación de los vehículos A.

8.5.2. Estimación de la reducción de emisiones

Una vez implantada la zona de bajas emisiones en la zona centro se estima que los contaminantes en este ámbito se reducirán un 5,8% en lo que se refiere al CO₂, un 19,8% en lo que respecta al NO_x, así como un 20,5% de las emisiones de partículas. De media en el resto de la ciudad, excluyendo las zonas de bajas emisiones, las disminuciones serían de un 2,3%, 7,9% y 8,2% respectivamente.

	Año	Veh-km año 2017	Emisiones CO ₂ año		Emisiones NO _x año		Emisiones PM 10 año	
		Nº	Tn	% var. 2017-2030	Tn	% var. 2017-2030	Tn	% var. 2017-2030
ZBE	2017	8.805.009	1.530,4		2,61		0,19	
	Después implantación bajas emisiones	8.805.009	1.442,0	-5,8%	2,09	-19,8%	0,15	-21,1%
Exterior ZBE	2017	77.126.161	13.405,5		22,83		1,66	
	Después implantación bajas emisiones	77.126.161	13.095,8	-2,3%	21,0	-7,9%	1,52	-8,2%
TOTAL	2017	85.931.169	14.936,0		25,4		1,8	
	Año	85.931.169	14.537,8	-2,7%	23,1	-9,1%	1,7	-9,5%

Se ha partido de la hipótesis conservadora de que no hay un trasvase modal ni una disminución del número de veh-km. No obstante, por las experiencias de Madrid Central, donde el tráfico en su interior se redujo cerca de un 15% es previsible que también haya una reducción del número de desplazamientos.

Aunque los criterios de restricción son menores se considera que la disminución de tráfico podría alcanzar el 15% en el ámbito de la ZBE y un 5% en la ciudad. De esta forma, la reducción de emisiones prevista sería la siguiente para el 2030:

Contaminante	Reducción ZBE	Reducción Ciudad
Gases efecto invernadero (CO ₂)	-5,8%	-2,3%
Óxidos de nitrógeno (NO _x)	-19,8%	-7,9%
Partículas (PM ₁₀)	-20,5%	-8,2%

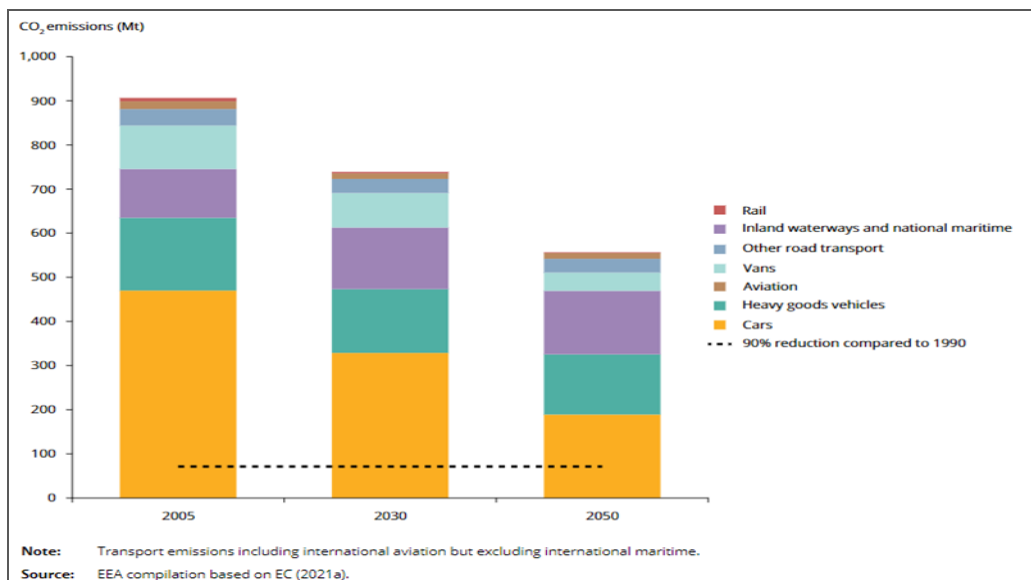
8.5.3. Estimación de la reducción de inmisiones

En este apartado se describe la tendencia global de la movilidad en España, la relación entre emisiones e inmisiones y las tendencias observadas de reducción de emisiones en grandes ciudades en las que se han implementado restricciones a la movilidad, todo ello con objeto de estimar la evolución en los niveles de inmisión de contaminantes atmosféricos en Lorca a partir de las emisiones actuales y la previsión del escenario previsto de aplicación de restricciones a la movilidad, para evaluar en función de si la estimación resultante de inmisiones logra la consecución de los objetivos de calidad del aire planteados.

Tendencias en la movilidad

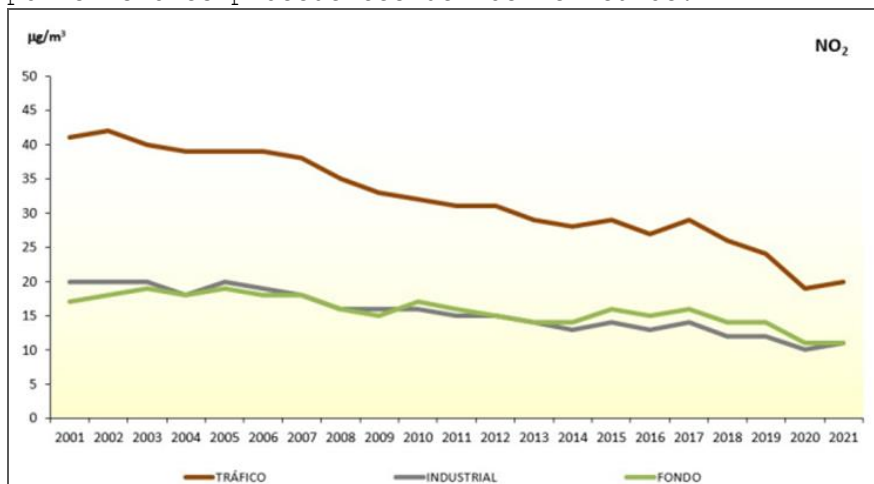
Dentro de todo el sector transporte, el realizado por automóvil representó el 43,9% de las emisiones de GEI en 2019. Otros modos importantes son los vehículos pesados y los camiones ligeros. El aumento de las emisiones entre 2000 y 2019 de estos tipos de vehículos se debe al aumento de la actividad de transporte de pasajeros y de mercancías. Con las políticas existentes y con unas perspectivas económicas anteriores a la invasión rusa de Ucrania y

la pandemia de COVID-19, el Escenario de Referencia de la UE para 2020 proyecta que, en comparación con 1990, las emisiones de CO₂ procedentes del transporte serán un 3,5% más altas en 2030. La distancia entre esta proyección y el objetivo de transporte para 2050 (-90% en comparación con 1990) es grande.



Fuente: EEA (2022). Digitalisation in the mobility system: challenges and opportunities. EEA Report N° 07/2022.

Aun así, según el MINTERD12, la media anual de NO₂ en los últimos 20 años se ha reducido casi un 50% en estaciones de tráfico. Este contaminante, fuertemente vinculado con el tráfico rodado, ha experimentado un descenso más acusado en los últimos años, pues de 2017 a 2021 decreció casi un 30% en estaciones cuyo nivel de contaminación está determinado principalmente por emisiones procedentes de los vehículos.



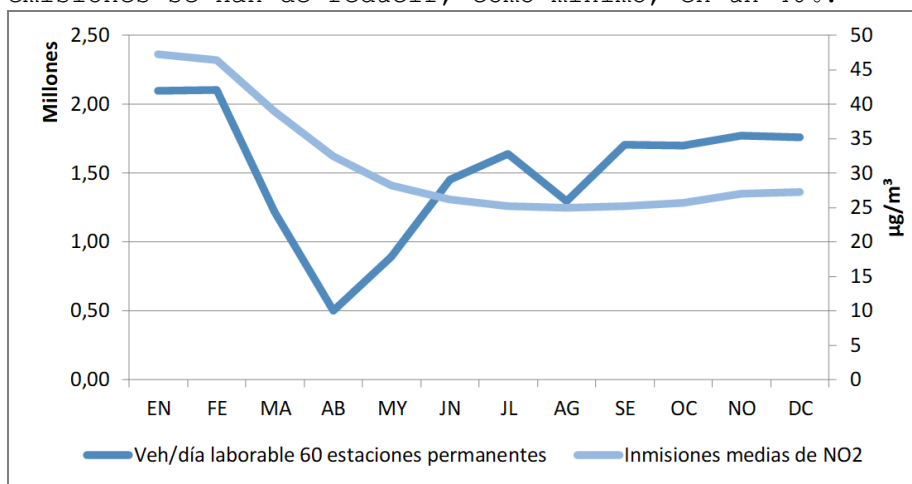
Fuente: MINTERD (2023). Informe de Tendencias de la Calidad del Aire en España 2001-2021.

Relación entre inmisiones y emisiones

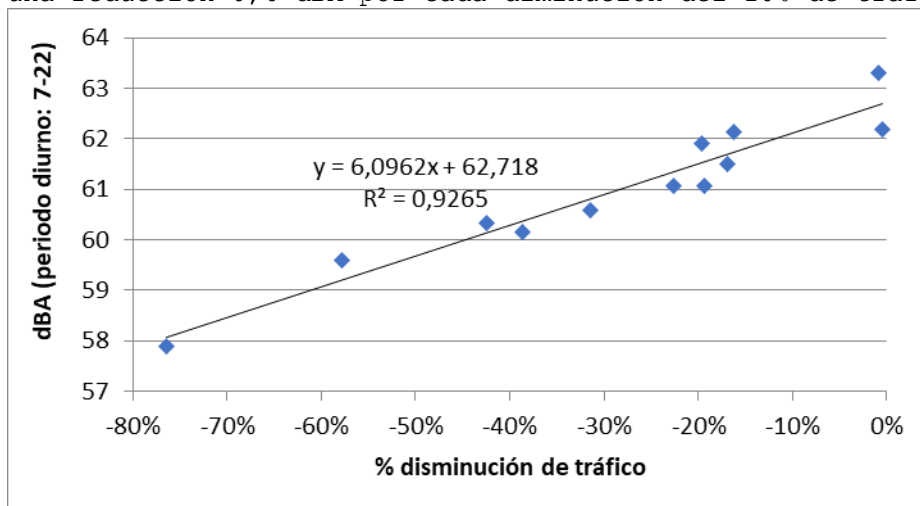
Debe indicarse que la causalidad entre reducción de emisiones de NO_x y partículas vinculadas al sector de transporte e inmisiones es muy compleja; interviniendo una serie de factores (morfología urbana, climatología, vientos, relieve, etc.) que hace difícil establecer una relación directa. No obstante, sí que es cierto y evidente que la disminución de emisiones mejora notablemente la calidad del aire. Un ejemplo reciente lo tenemos con

12 MINTERD (2023). Informe de Tendencias de la Calidad del Aire en España 2001-2021.

motivo de la reciente pandemia. Así, por ejemplo, en la ciudad de Madrid, en el año 2020, se redujo el tráfico, de media, en un 34% mientras las inmisiones de NO₂ disminuyeron en un 25%, lo que equivale a un factor de 1,36. Por tanto, si tal y como se ha establecido en el apartado anterior el objetivo de reducción de inmisiones es de aproximadamente un 30%, las emisiones se han de reducir, como mínimo, en un 40%.

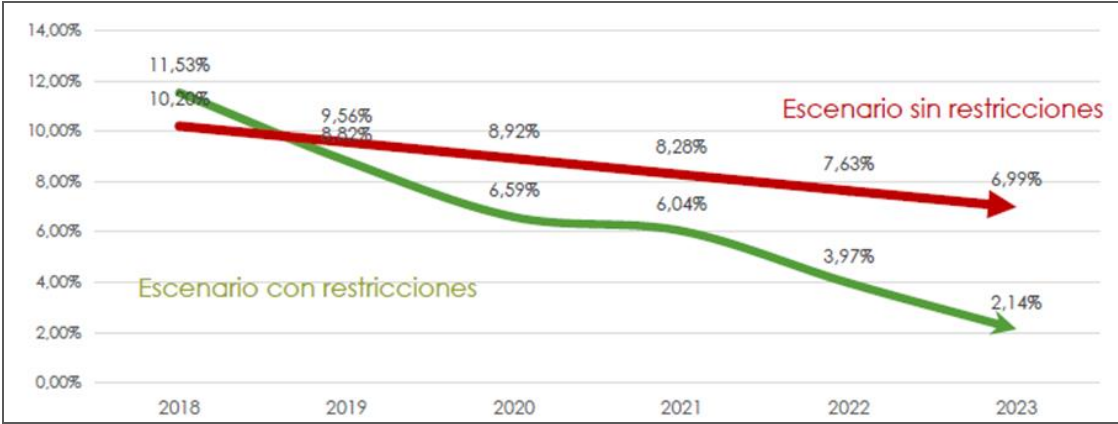


Fuente: Informe Estado de la Movilidad 2020 del Ayuntamiento de Madrid. Donde sí hay una relación directa es en el nivel sonoro, aproximadamente una reducción 0,6 dBA por cada disminución del 10% de tráfico.



Fuente: Informe Estado de la Movilidad 2020 del Ayuntamiento de Madrid. Tendencias en la reducción de emisiones: menos coches y más limpios. Las estrategias para reducir las emisiones pasan, en primer lugar, por una disminución del uso del coche. El segundo factor determinante para la reducción de emisiones es el cambio tecnológico de los vehículos. Para determinar el efecto de las regulaciones en la aceleración de la transformación del parque se cuenta con datos de evolución de diferentes ciudades, como son Madrid y el del Palma (véase siguiente ilustración). Tal y como se puede observar a simple vista, la renovación del parque circulante madrileño es más acelerada que en el caso de Palma. Si se

comparan los datos de vehículos sin distintivo, si bien en 2019 estos no distaban mucho entre sí (8,82% en Madrid y 9,56% en Palma), la diferencia en 2023 es muy sustancial, donde en Madrid prácticamente han desaparecido (2,14%) mientras que en Palma aún se sitúan en torno al 8%.



	Madrid					Palma				
	0	C	B	SIN DISTINTIVO		0	C	B	SIN DISTINTIVO	
2018	1,09%	4,90%	32,88%	38,60%	11,53%	-	-	-	-	-
2019	1,86%	7,90%	39,55%	33,77%	8,82%	1,1%	7,05%	54,6%	27,7%	9,6%
2020	2,41%	13,73%	42,09%	29,76%	6,59%	1,3%	9,1%	56,4%	25,3%	8,9%
2021	2,73%	14,88%	42,38%	28,37%	6,04%	1,7%	11,1%	56,3%	22,7%	8,2%
2022	4,53%	19,41%	44,56%	25,96%	3,97%	2,2%	13,3%	56,6%	20,2%	7,7%
2023	6,25%	23,16%	42,78%	22,40%	2,14%	2,8%	15,6%	55,2%	17,80%	7,0%

Al mismo tiempo, en 2019, el porcentaje de vehículos ECO también era similar en ambos casos, algo mayor en el caso madrileño (7,9%) frente al de Palma (7,05%), en cambio en la actualidad ambas ciudades se han distanciado, aumentando mucho más en proporción en Madrid (hasta el 23,16%) que en Palma (15,6%). Al respecto de los vehículos cero emisiones, en Madrid para el mismo periodo la proporción se ha más que triplicado, mientras que en Palma se ha duplicado, por lo que en Madrid el avance ha sido alrededor de un 50% más rápido.

Resultados de la estimación de reducción de inmisiones

Considerando las estimaciones efectuadas en la reducción de emisiones del apartado anterior, la evolución resultante en las inmisiones (tomando de base los registros de la estación de calidad del aire de Lorca), se observa que con las medidas propuestas se llega a reducir los niveles de PM2,5 hasta alcanzar los valores propuestos por la Comisión Europea para 2030. Aunque los niveles de NO2 y son favorables, esta reducción se trasladaría de manera directa y con mayor intensidad al ámbito de ZBE, donde los valores son superiores, acercándolos a los objetivos planteados en la propuesta de Directiva Europea y a los recomendados por la OMS.

Emisiones anuales

	CO ₂	NO ₂	PM _{2,5}
2024	1.530 t	2,61 t	0,19 t
2030	1.442 t	2,09 t	0,15 t
Variación	-5,8%	-19,8%	-21,1%

Evolución de las emisiones

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
CO ₂	1.530	1.513	1.502	1.482	1.465	1.458	1.442
NO ₂	2,61	2,58	2,40	2,21	2,15	2,11	2,09
PM _{2,5}	0,19	4,83	0,19	0,18	0,17	0,16	0,15

Evolución de las inmisiones estimadas

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
NO ₂	9,1	9,0	8,9	8,8	8,7	8,6	8,5
PM _{2,5}	12,0	11,5	11,2	10,5	9,8	9,5	9,2

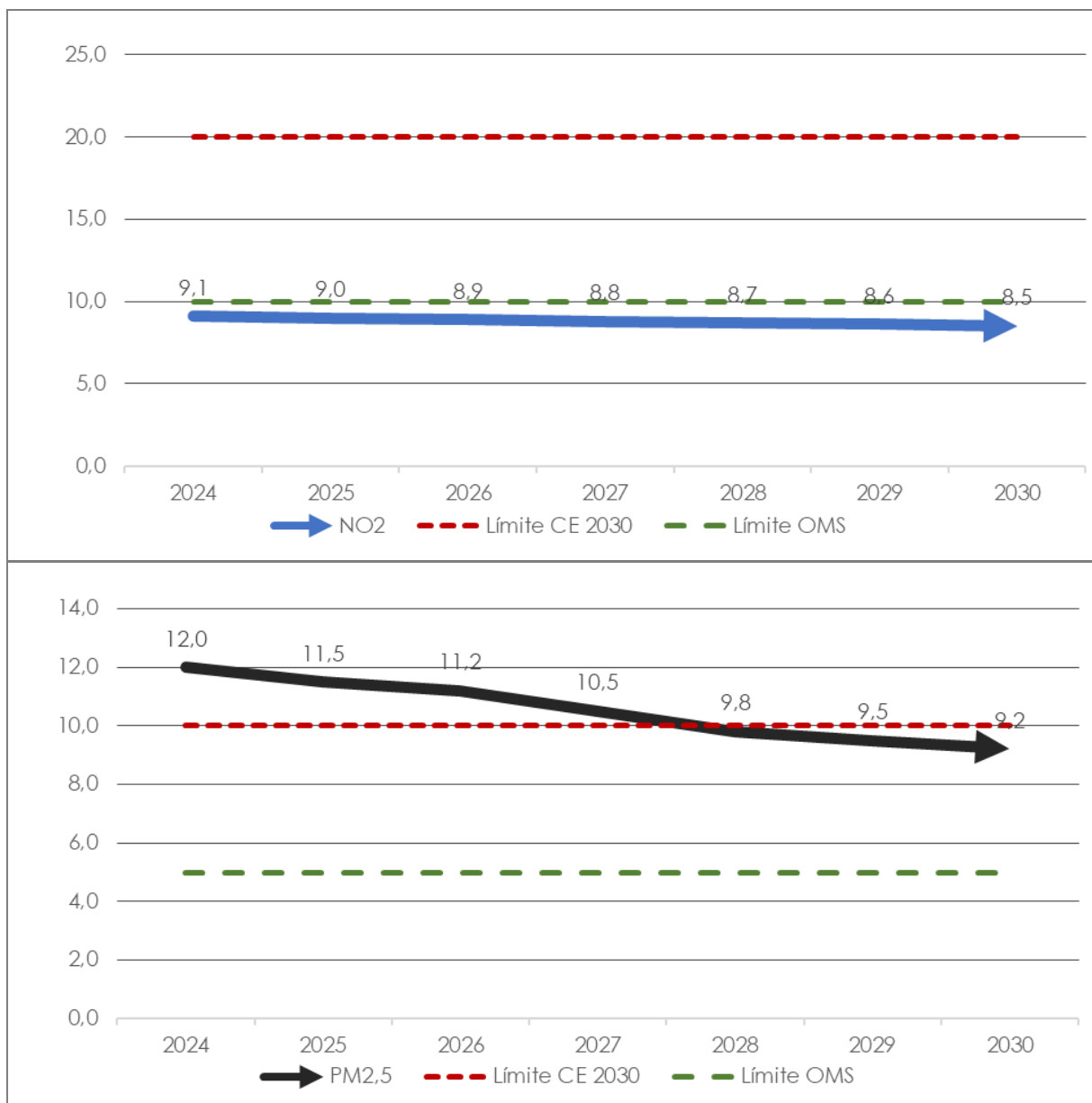
Objetivos de inmisiones

No cumple RD

No cumple límites de la CE para 2030

No cumple valores OMS 2021

Cumple OMS 2021



SISTEMA DE CONTROL DE ACCESOS, CIRCULACIÓN Y ESTACIONAMIENTO

Los elementos mínimos para la implantación de las Zonas de Bajas Emisiones son los siguientes:

Sistema informático de gestión. Plataforma de monitorización y control)
Sistema de control de accesos (cámaras de lectura de matrículas y monitorización)
Implantación de cámaras y los soportes.
Equipamiento de la sala-centro de control.
Gestión web/móvil.
Estación calidad del aire en la ZBE.
La definición de estos elementos viene definida en los correspondientes pliegos de condiciones:

Pliego de Prescripciones Técnica para la implantación de actuaciones complementarias a la ZBE, medidores de calidad del aire, sonómetros y aforadores enmarcado en el Programa de Ayudas a Municipios para la Implantación de Zonas de Bajas Emisiones y la Transformación Digital y Sostenible del Transporte Urbano y financiado a través del PRTR
Pliego de Prescripciones Técnica para la implantación de los elementos necesarios para la monitorización de la ZBE de Lorca enmarcado en el Programa de Ayudas a Municipios para la Implantación de Zonas de Bajas Emisiones y la Transformación Digital y Sostenible del Transporte Urbano y financiado a través del PRTR

ANÁLISIS JURÍDICO

Las Zonas de Bajas Emisiones son áreas del territorio en las que se regula la circulación y se limita el acceso y estacionamiento de los vehículos más contaminantes.

Los informes de la UE, sobre estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones (Bruselas 20.7.2016 COM (2016) 501 final)¹³, indica que la transición temprana hacia vehículos que tengan el menor impacto climático es uno de los objetivos y que se debe conseguir para obtener beneficios para la economía europea. Desde hace años que algunas ciudades europeas ya han implantado estas ZBE, aunque en muchos países de la Unión Europea se han promovido estas zonas los requisitos de las mismas no están armonizados en toda la UE.

En España, la implantación de las Zonas de Bajas Emisiones en las zonas urbanas juega un papel esencial en la adaptación al cambio climático, tal como contempla el Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático 2021-2030 que, en su primer Programa de Trabajo (2021-2025), incorpora diversas medidas orientadas a promover intervenciones urbanas de carácter adaptativo vinculadas al desarrollo de ZBE.

El establecimiento de estas zonas de bajas emisiones se justifica en que el actual modelo de movilidad basado en la movilidad individual en automóviles empeora el confort y percepción de seguridad de peatones y ciclistas, produciendo además una multiplicación de las posibilidades de accidentes de circulación. Esto implica, una gran ocupación del espacio público urbano,

¹³ Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones.

limitando sus funciones, disminuyendo la seguridad vial y condicionando fuertemente el uso y disfrute de las calles, especialmente por parte de los colectivos ciudadanos más vulnerables.

Por lo tanto, la naturaleza de las ZBE se basa en una regulación de la circulación de los vehículos más contaminantes y estas zonas siguiendo el proyecto técnico.

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

Más en concreto, la competencia sobre la regulación del tráfico en el ámbito urbano corresponde a los municipios, de acuerdo con 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 que otorga a los municipios la competencia de restringir la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales.

Estas medidas de restricción del tráfico urbano no se pueden aplicar de manera indiscriminada, y requieren de una planificación y un proyecto técnico que es el objeto de este documento, en donde se demuestra su necesidad con el objetivo final de protección del medio ambiente, para mejorar la calidad del aire y mitigar el cambio climático.

Además de estas competencias municipales de regulación de la circulación, los mecanismos jurídicos de actuación que harán posible la consecución de los objetivos previstos serán la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética y el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones y que tiene por objeto regular los requisitos mínimos que deberán satisfacer las ZBE que establezcan las entidades locales.

Sin olvidar que, en el ámbito de la calidad del aire, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, tiene por objeto establecer las bases en materia de prevención, vigilancia y reducción de la contaminación atmosférica con el fin de evitar y, cuando esto no sea posible, aminorar los daños que de ésta puedan derivarse para las personas, el medio ambiente y demás bienes de cualquier naturaleza. De esta forma, el artículo 16.4 de dicha ley, establece que:

"(...) las entidades locales, con el objeto de conseguir los objetivos de esta Ley, podrán adoptar medidas de restricción total o parcial del tráfico, que pueden incluir restricciones a los vehículos más contaminantes, a algunas matrículas, a algunas horas o zonas, entre otros". La publicación de la Ley de Cambio Climático en su artículo 14 establece la obligación de que los municipios de más de 50.000 habitantes y los municipios de más de 20.000 habitantes, cuando se superen los valores límite de los contaminantes regulados, tengan Planes de Movilidad Urbano Sostenible (PMUS) y zona de bajas emisiones.

El Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, publicado en el BOE al día siguiente, en su segundo artículo indica que las ZBE serán delimitadas y reguladas por las entidades locales en su correspondiente normativa.

Pero esta regulación normativa debe ir acompañada de un proyecto técnico o de planificación que debe establecer las indicadas ZBE, además este proyecto de establecer una ZBE o más de una dentro del espacio del municipio, debe ser coherente y tener en cuenta los instrumentos de planificación local.

En este proyecto técnico, se establece una ZBE con las limitaciones de a la circulación y estacionamiento de vehículos, que están fijados con anterioridad en este informe sobre todo los más contaminantes, y por lo

tanto estas restricciones quedan justificadas con los datos de indicadores de calidad del aire y de ruido que justifiquen que con ello se mejora la contaminación ambiental y sonora.

Este municipio y siguiendo los criterios de contenidos del proyecto, establece los procedimientos de seguimiento y revisión continuo con el fin de evaluar la eficacia de las medidas adoptadas y el cumplimiento de los objetivos de las ZBE y, en caso de que se produzcan desviaciones significativas y continuadas con respecto a los mismos, se procedería a modificar el proyecto de ZBE correspondiente.

La creación de la ZBE en el municipio contribuye tal como establece la normativa estatal a alcanzar los objetivos de:

Contribuir a la mejora de la calidad del aire y del medio ambiente sonoro de los municipios y territorios insulares.

Contribuir a la mitigación del cambio climático.

Impulsar el cambio modal hacia medios de transporte más sostenibles.

Fomentar la eficiencia energética en el uso de los medios de transporte.

Por último, por lo que se refiere a los criterios de regulación para el acceso a las zonas de Bajas Emisiones, estos vienen descritos en el apartado 8.1.1. La ordenanza reguladora se redactará en el futuro, ya que no se plantea la puesta en marcha de la Zona de Bajas Emisiones hasta 2030.

MEMORIA ECONÓMICA

El proyecto de la ZBE, en 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, los contratos que afecten a gastos o ingresos públicos presentes o futuros deberán valorar sus repercusiones y efectos, y supeditarse de forma estricta al cumplimiento de las exigencias de los principios de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera. Estableciendo el artículo 4 de la citada norma, en su redacción dada por la Ley Orgánica 6/2015, de 12 de junio, de modificación de la Ley Orgánica 8/1980, de 22 de septiembre, de financiación de las Comunidades Autónomas y de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera, que se entenderá por sostenibilidad financiera la capacidad para financiar compromisos de gasto presentes y futuros dentro de los límites de déficit, deuda pública y morosidad de deuda comercial conforme a lo establecido en esta Ley, la normativa sobre morosidad y en la normativa europea. Se entiende que existe sostenibilidad de la deuda comercial, cuando el periodo medio de pago a los proveedores no supere el plazo máximo previsto en la normativa sobre morosidad. Para el cumplimiento del principio de sostenibilidad financiera las operaciones financieras se someterán al principio de prudencia financiera.

Artículo 7.3 de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera

Artículo 7. Principio de eficiencia en la asignación y utilización de los recursos públicos.

(...)

3. Las disposiciones legales y reglamentarias, en su fase de elaboración y aprobación, los actos administrativos, los contratos y los convenios de colaboración, así como cualquier otra actuación de los sujetos incluidos en el ámbito de aplicación de esta Ley que afecten a los gastos o ingresos

públicos presentes o futuros, deberán valorar sus repercusiones y efectos, y supeditarse de forma estricta al cumplimiento de las exigencias de los principios de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera.

Artículo 4 de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera

Artículo 4. Principio de sostenibilidad financiera

1. Las actuaciones de las Administraciones Públicas y demás sujetos comprendidos en el ámbito de aplicación de esta Ley estarán sujetas al principio de sostenibilidad financiera.

2. Se entenderá por sostenibilidad financiera la capacidad para financiar compromisos de gasto presentes y futuros dentro de los límites de déficit, deuda pública y morosidad de deuda comercial conforme a lo establecido en esta Ley, la normativa sobre morosidad y en la normativa europea.

Se entiende que existe sostenibilidad de la deuda comercial, cuando el periodo medio de pago a los proveedores no supere el plazo máximo previsto en la normativa sobre morosidad.

3. Para el cumplimiento del principio de sostenibilidad financiera las operaciones financieras se someterán al principio de prudencia financiera.

Artículo 129.7 de la Ley 39/2015 del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas

(...)

7. Cuando la iniciativa normativa afecte a los gastos o ingresos públicos presentes o futuros, se deberán cuantificar y valorar sus repercusiones y efectos, y supeditarse al cumplimiento de los principios de estabilidad presupuestaria

La implantación de una Zona de Bajas Emisiones es una exigencia legal, y, por tanto, es imprescindible su ejecución, reasignándose las partidas presupuestarias municipales si fuera preciso. Además de ser obligatorio, su puesta en marcha comporta unos beneficios no tangibles sociales y de salud que compensan ampliamente los costes del sistema.

A este respecto, la inversión necesaria para la implantación de las zonas de Bajas Emisiones está subvencionada a través de los Fondos Next Generation a través del gobierno de España.

Como señala la jurisprudencia del Tribunal Supremo "no cabe exigir una ponderación detallada y exacta de todos los costes que pueda suponer el reglamento, pues se trata de datos cuya completa determinación puede resultar imposible en el momento de aprobarse aquél, pero al menos es preciso la elaboración de una estimación aproximada que tenga en cuenta las variables que puedan producirse" (STS del Pleno de la Sala de lo Contencioso-administrativo de 27 de noviembre de 2006, recurso 51/2005).

Costes de implantación

La implantación de una Zona de Bajas Emisiones es una actuación compleja que requiere de un espacio dilatado de tiempo para la puesta en marcha. Por lo que se refiere al presupuesto, a continuación, se detalla una primera aproximación.

El Pliego de condiciones técnicas se desarrollará a un nivel suficiente que permita detallar el precio de licitación. En concreto, se licitarán dos concursos, uno que incluye los elementos de control de la Zona de Bajas Emisiones y la plataforma de monitorización de la movilidad y el medio ambiente en la ciudad y un segundo concurso en el que únicamente se licitará la sonorización fuera de la ZBE. Los importes estimados son los siguientes

El coste total de implantación es de aproximadamente 475.000 €, subvencionada por el estado en un 90% a través de los Fondos Next Generation.

Impacto presupuestario y económico

La implantación de una Zona de Bajas Emisiones es una exigencia legal, y, por tanto, es imprescindible su ejecución, reasignándose las partidas presupuestarias municipales si fuera preciso. Además de ser obligatorio, su

puesta en marcha comporta unos beneficios no tangibles sociales y de salud que compensan ampliamente los costes del sistema. La cuantificación de estos beneficios se detalla en el capítulo 11.

Artículo 7.3 de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera

Artículo 7. Principio de eficiencia en la asignación y utilización de los recursos públicos.

3. Las disposiciones legales y reglamentarias, en su fase de elaboración y aprobación, los actos administrativos, los contratos y los convenios de colaboración, así como cualquier otra actuación de los sujetos incluidos en el ámbito de aplicación de esta Ley que afecten a los gastos o ingresos públicos presentes o futuros, deberán valorar sus repercusiones y efectos, y supeditarse de forma estricta al cumplimiento de las exigencias de los principios de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera.

Artículo 129.7 de la Ley 39/2015 del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas

7. Cuando la iniciativa normativa afecte a los gastos o ingresos públicos presentes o futuros, se deberán cuantificar y valorar sus repercusiones y efectos, y supeditarse al cumplimiento de los principios de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera.

Análisis de las consecuencias en la competencia y el mercado

La implantación de Zonas de Bajas Emisiones en ámbitos urbanos no solo no comporta ningún perjuicio, sino que, acompañado de las medidas complementarias para la promoción de la movilidad activa y sostenible, supone una oportunidad para revitalizar la actividad en las zonas reguladas. Así, lo demostró un estudio realizado por el Ayuntamiento de Madrid, donde se comprobó que la puesta en marcha de la nueva Zona de Bajas Emisiones acarreó un beneficio significativo al comercio en el área que ocupa Madrid Central. Dicho estudio estuvo basado en un análisis cuantitativo riguroso de una muestra de 20 millones de transacciones comerciales, con tarjetas emitidas por BBVA o en Terminales Puntos de Venta de esta misma entidad financiera. En Madrid Central el gasto aumentó en 8,6% y un 9,5% en la Gran Vía, frente al 3,3% del resto de la ciudad¹⁴.

Así, a través de estos datos se constató el efecto positivo sobre las ventas de los comercios del centro de la ciudad, motivado por un aumento destacado tanto de los flujos de peatones, así como del uso del transporte público. Todo ello contando con un descenso del 30% del volumen de vehículos por Gran Vía y su perímetro, con la consiguiente reducción de emisiones, no solo en el ámbito (15% menos) sino en 71% las estaciones de monitorización de calidad del aire de toda la ciudad.

Esto demuestra que las Zonas de Bajas Emisiones no solo coadyuvan a cumplir con los objetivos de reducción emisiones contaminantes y de efecto invernadero con el fin de garantizar la salud pública mediante la reducción del tráfico, sino que a su vez permiten mantener el funcionamiento habitual de centro e incluso hacerlo más atractivo, promoviendo con ello el uso de modos más sostenibles.

En definitiva, la implantación de una Zona de Bajas Emisiones no comporta que vengan menos personas al ámbito, sino que lo hagan menos en coche y más en otros modos alternativos. En este sentido, el PMUS recientemente

¹⁴<https://diario.madrid.es/blog/notas-de-prensa/20-millones-de-transacciones-comerciales-confirman-el-aumento-del-gasto-en-navidad-tras-la-implantacion-de-madrid-central/>

aprobado plantea una serie de medidas para potenciar la utilización de modos sostenibles: refuerzo de las líneas de transporte público urbano y creación de una red de carriles-bici.

Artículo 130 de la Ley 39/2015 de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas

Artículo 130. Evaluación normativa y adaptación de la normativa vigente a los principios de buena regulación.

2. Las Administraciones Públicas promoverán la aplicación de los principios de buena regulación y cooperarán para promocionar el análisis económico en la elaboración de las normas y, en particular, para evitar la introducción de restricciones injustificadas o desproporcionadas a la actividad económica

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

11.4.1. Análisis de impacto general

Tal y como se ha descrito, la Zona de Bajas Emisiones planteada es proporcional y plantea alternativas a los sectores directamente afectados:

Personas con Movilidad Reducida

Se autoriza la circulación y estacionamiento de todas aquellas personas que dispongan de una tarjeta para personas con movilidad reducida independientemente de la categoría ambiental de su vehículo.

Residentes

La regulación planteada exime a los residentes

Foráneos

Por lo que se refiere a los no residentes, se trata de una zona con una abundante oferta de transporte público y céntrica, lo que facilita el acceso a pie, bici o VMP.

Además, disponen de toda una serie de aparcamientos perimetrales.

11.4.2. Análisis del impacto sobre furgonetas y camiones de pequeño tamaño
Debe indicarse que afectaría a una mínima parte de la flota, que en el momento de aplicación de la medida prácticamente tendría 25 años y con un importante número de km recorridos. Las ayudas estatales a la renovación más el propio ahorro de los nuevos vehículos (menor consumo) y la reducción de los costes de mantenimiento permiten amortizar la inversión en un período reducido¹⁵. Además, a partir de una determinada edad son económicamente ineficientes de acuerdo con el siguiente análisis:

DEFINICIONES DEL VALOR DE UN VEHÍCULO COMERCIAL/INDUSTRIAL

El VALOR VENAL de un vehículo es el valor que Hacienda le asigna a un vehículo como precio medio de venta, por ejemplo, a los efectos del Impuesto de Transmisiones Patrimoniales. También lo emplean las aseguradoras para compensar a los asegurados en caso de siniestro total del vehículo. Podría entenderse que éste sería el valor "legal" con el que la administración debería compensar a un propietario que se vea obligado a prescindir de su vehículo por aplicación de una ZBE o cualquier otro tipo de regulación.

El VALOR DE MERCADO MEDIO de un vehículo coincidirá normalmente, en media, con el valor venal más el coste de los servicios necesarios para ponerlo a la venta en condiciones normales de uso y garantía.

El VALOR DE REPOSICIÓN es el valor de mercado para un vehículo idéntico al considerado. Puede ser muy diferente, en más y en menos, del valor venal y del valor de mercado medio ya que depende mucho de si el vehículo incluye accesorios, extras y, por supuesto, de las condiciones de operación y mantenimiento del vehículo concreto, así como de la situación del mercado de vehículos nuevos y de ocasión.

El VALOR DE OPORTUNIDAD es el valor operativo "perdido", que el propietario asigna al vehículo cuando éste se ve obligado a cambiarlo, incluyendo los beneficios que podría obtener con un nuevo vehículo que sustituya al anterior. (Ejemplo: Un propietario-transportista de 60 años se ve forzado,

¹⁵ <https://www.transportenvironment.org/discover/e-vans-cheap-green-and-in-demand/>

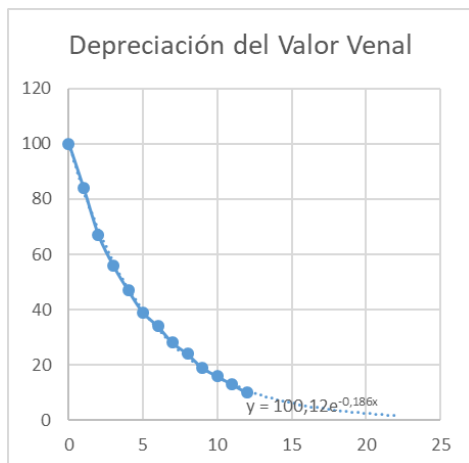
por la ZBE donde trabaja, a desprenderse de su furgoneta que todavía le permitía realizar sus servicios de transporte (40.000km/año), por lo que él valora la pérdida al valor de reposición, sea de 25.000€ (aunque posiblemente el valor venal fuera nulo). La nueva furgoneta, que compra de segunda mano para una vida útil de tan sólo 5 años, supongamos que le ahorrará 0,10€/km por menor coste de mantenimiento y consumo de combustible. Así, el valor de oportunidad sería: $25000 - 5 \times 40000 \times 0,10 = 5000€$. Por supuesto, el Valor de Oportunidad es imponderable y no es posible objetivarlo, pues dependerá de las circunstancias particulares del caso.

CÁLCULO DEL VALOR VENAL

En el caso de turismos, motocicletas y otros vehículos, para calcular el valor venal se tienen en cuenta, entre otros factores, las cuantías que determina Hacienda mediante Orden Ministerial con unas tablas que se actualizan anualmente.

<https://www.boe.es/eli/es/o/2022/12/14/hfp1259>

Sin embargo, lo que interesa a nuestros efectos es el Anexo IV donde podemos constatar que el valor venal de turismos de más de 12 años se limita al 10% de su valor de adquisición. Siguiendo la curva de depreciación nos llevaría a un valor venal del 2% a los 20 años, siendo prácticamente nulo hacia los 25 años, aunque hacienda siempre otorga un valor mínimo del 10% al objeto impositivo.



Años de uso	Porcentajes
Hasta 1 año.	100
Más de 1 año, hasta 2.	84
Más de 2 años, hasta 3.	67
Más de 3 años, hasta 4.	56
Más de 4 años, hasta 5.	47
Más de 5 años, hasta 6.	39
Más de 6 años, hasta 7.	34
Más de 7 años, hasta 8.	28
Más de 8 años, hasta 9.	24
Más de 9 años, hasta 10.	19
Más de 10 años, hasta 11.	17
Más de 11 años, hasta 12.	13
Más de 12 años.	10

ANEXO IV

Porcentajes determinados en función de los años de utilización a aplicar a los precios fijados por el Ministerio de Hacienda y Función Pública, para vehículos de turismo, todo terreno, autocaravanas y motocicletas ya matriculados

Para vehículos comerciales/industriales cabe suponer una curva de depreciación similar, incluso más acelerada, puesto que normalmente su uso es más intenso y circulan muchos más kilómetros al año. Basta recordar que los vehículos comerciales deben acudir a las revisiones de ITV con una frecuencia doble que los turismos.

AMORTIZACIÓN DEL COSTE DE ADQUISICIÓN de vehículos afectos a la actividad empresarial (a efectos contables)

Refiere a la Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades (LIS)

<https://www.bancosantander.es/glosario/amortizacion>

Las empresas, para desarrollar su actividad, adquieren todo tipo de bienes que pasan a formar parte de su activo. Esos bienes constituyen el inmovilizado, que puede ser material (como un vehículo, una máquina o un ordenador) o inmaterial (como por ejemplo las patentes, el gasto en I+D+i, el fondo de comercio, o licencias de programas informáticos). Los bienes se compran por un valor determinado, pero el paso del tiempo, el uso, el disfrute o la obsolescencia hacen que pierdan parte de su valor inicial.

La amortización de activos implica reflejar en la contabilidad de la empresa de forma periódica la depreciación del valor que experimentan a lo largo de su vida útil estos bienes. De esta manera la pérdida de valor del bien no se registra solo al final, sino que se realiza de manera progresiva en todos los ejercicios.

Para calcular la amortización de un activo hay que tener en cuenta varios elementos:

Valor de adquisición: es el precio por el que se adquiere el bien.

Vida útil: el periodo de tiempo que el bien va a ser útil para la empresa.

La ley prevé un periodo de vida útil máximo para cada tipo de inmovilizado, que puede consultarse en la página web de la Agencia Tributaria.

Valor residual: es el valor del bien al finalizar su vida útil; sería el precio al que se pondría a la venta en ese momento.

Conforme al artículo 12.1. a) de la LIS, se considerará que la depreciación del inmovilizado material, en el caso de "Elementos de transporte externo" se establecen los siguientes límites para su amortización:

Para empresarios que desean amortizar rápidamente el vehículo (imputar su coste de adquisición cuanto antes en la declaración del Impuesto de Sociedades) el coeficiente lineal máximo amortizable sería el 16%. Es decir, un empresario debe amortizar el vehículo durante 6 años, al menos.

Para empresarios que deseen alargar la amortización del vehículo (dilatarse la imputación de costes) el periodo de amortización sería como máximo de 14 años.

Así, a efectos contables, la vida útil de un vehículo se considera entre 6 y 14 años. La vida útil real (aprovechable) del vehículo puede ser distinta, pues es un criterio operativo, dependiente de las condiciones de uso y servicio que establezca la empresa (kilometraje, horas, ...).

En algunas circunstancias particulares, como la adquisición de vehículos USADOS se aceptan amortizaciones aceleradas (32% anual, 3 años) del valor real de adquisición. Del mismo modo, los PGE'23 dispusieron que las inversiones en vehículos nuevos FCV, FCHV, BEV, REEV o PHEV, afectos a actividades económicas, podrán amortizarse al 32% anual.

Por tanto, en cualquier caso, los vehículos afectos a actividad económica DEBEN TENER un valor contable residual NULO a los 14 años.

<https://www.acea.auto/figure/nox-emissions-from-the-eu-van-fleet-by-euro-classes/>

<https://www.acea.auto/figure/average-age-of-eu-vehicle-fleet-by-country/>

COSTES DE MANTENIMIENTO

Periodicidad de las ITV:

De la simple observación de la frecuencia con la que un vehículo comercial debe pasar las ITV, se deduce que las revisiones, problemas y costes de mantenimiento, se duplican cada 4 años de antigüedad.

Primera ITV a los 2 años de su matriculación.

Entre 2 y 6 años de antigüedad, debe pasar la ITV cada dos años.

Entre 6 y 10 años, deberá pasar la inspección cada año.

Y si tiene más de 10 años de antigüedad, debe pasar la ITV cada seis meses.

Estudio de GiPA

Los automóviles de entre 5 y 9 años de antigüedad son los que más dinero cuesta mantener a sus propietarios en España, un dato que contrasta con el peso que tienen dentro del parque automovilístico (19%), según revela un estudio de GiPA.

El estudio recoge que el 38% de los propietarios acude al taller una vez al año, frente a un 49% que lo hace 2 o 3 veces. La media de entradas al

taller por coche y año es de 1,68 por cada usuario, lo que supone un crecimiento en visitas del 1,4% respecto al 2018. Solo un 12% no visita el taller ninguna vez al año.

A pesar de que los coches de entre 5 y 9 años son los que más gastos ocasionan a sus propietarios, son los vehículos de más de 10 años los que generan el 28% de la facturación en los talleres. A mayor antigüedad del vehículo, mayor es su coste de mantenimiento y su reparación.

Por último, el estudio revela que los españoles gastamos de media 228 euros en las revisiones recomendadas por el fabricante, lo que supone un 1,8% de media más que en 2018. Después de las revisiones, se llevan la mayor parte del gasto de un coche la carrocería, las averías del motor, las lunas y los neumáticos. En definitiva, un coche cuesta de media en mantenimiento un total de 4.364 euros durante los primeros diez años, una cifra que a partir de esa edad se duplica durante los siguientes diez años.

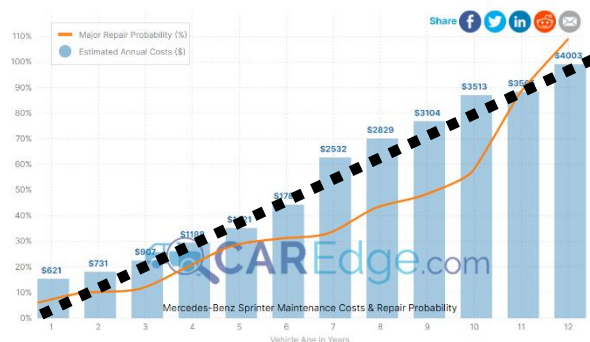
Datos de CARedge.com (<https://caredge.com/maintenance>)

Web independiente que calcula las probabilidades de avería y los costes anuales de mantenimiento estimados según datos de los fabricantes:

Ejemplo: Mercedes Sprinter 30.000 km/año.

Coste anual ~

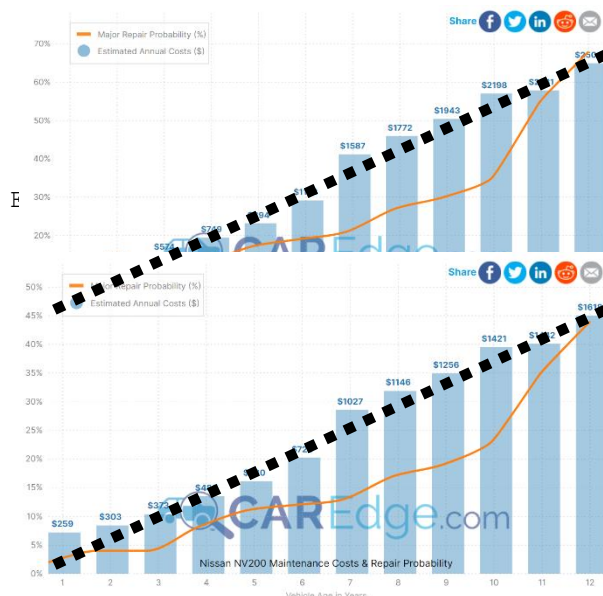
Antigüedad*340€/año



Ejemplo: Ford Transit Cargo 30.000 km/año.

Coste anual ~

Antigüedad*210€/año



€/año



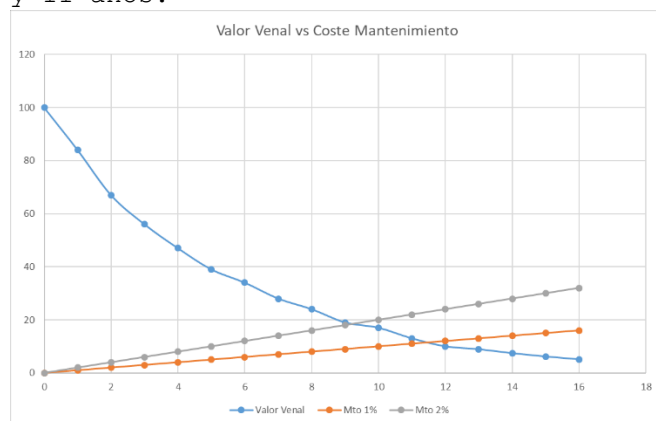
l cos
porci
abili

o crece
ción del
crece

Aproximadamente podemos calcular el coste de mantenimiento a partir del 4º año como:

Coste Anual Mantenimiento (€/año) = Antigüedad*Coste Adquisición*%mto
siendo %mto ~ [1% ÷ 2%] (estimado por elaboración propia)

De modo que será aconsejable cambiar el vehículo cuando el coste anual de mantenimiento supere a su valor venal, lo que resulta de media entre los 9 y 11 años.



ANÁLISIS DE IMPACTO SOCIAL.

La implantación de una Zona de Bajas Emisiones en la ciudad de Lorca tiene unos notables efectos positivos para la salud y la sostenibilidad del planeta. Así, se cuantifica el ahorro esperado en costes sanitarios por la mejora de la calidad del aire y al estímulo de la movilidad activa. Los beneficios para monetizar son los siguientes:

Mejora de la calidad del aire: monetización de los ahorros en el sistema sanitario¹⁶: Esta mejora especialmente a los segmentos de mayor edad y los niños, que se ven especialmente afectados por peores condiciones en la calidad del aire. Indirectamente, ello también beneficia a las mujeres que en la mayoría de las ocasiones son las que se ven más directamente vinculadas a la movilidad del cuidado.

En la reducción de gases de efecto invernadero: monetización de los recursos naturales preservados y de la mitigación de efectos del cambio climático. Para valorar el coste de las emisiones podrá consultarse los mercados de negociación de derechos de emisión, como por ejemplo SENDECO2.

Otro impacto que tiene el tráfico sobre la salud es la accidentalidad. Según la Nota de servicio 3/2014 del MITMA¹⁷ se considera un coste de 1,4 M€ por una víctima mortal, 0,219 M€ por una víctima grave y 6.100 € por una víctima leve. La aplicación de estas ratios a la siniestralidad de la ciudad de Madrid y los km realizados en vehículo privado, determinan un coste-km para el 2021 de aproximadamente 0,032 €.

En una primera aproximación se considera que una vez se culmine la implantación de la Zona de Bajas Emisiones, se obtendrían unos beneficios anuales por la disminución de las externalidades de más de 100.000 euros.

Externalidad	Valor	Ud	Ratio (€/Ud)	Ahorro anual (€)
NO2	0,52	Tn	4.117,50	2.141
PM2,5	0,04	Tn	427.000	17.080
CO2	88	Tn	80,2	7.058

¹⁶ Se emplea ratios de los proyectos IMPACT y HEATCO

¹⁷ Nota de servicio 3/2014 sobre prescripciones y recomendaciones técnicas relativas a los contenidos mínimos a incluir en los estudios de rentabilidad de los estudios informativos o anteproyectos de la subdirección general de estudios y proyectos

Víctimas	2.500.000	Veh-km	0,032	48.000
TOTAL				106.279

Otro impacto social es la reducción del consumo energético: reduciendo del combustible empleado. Se utiliza el coste medio del último mes de las estadísticas del CORES. Para determinar el consumo de combustible se han aplicado los niveles de equivalencia entre los ratios de emisiones de CO₂ y consumo de litros por km en función de lo establecido por el IDAE¹⁸: 2,35 kg de CO₂ por cada litro de gasolina y 2,64 kg de CO₂ por cada litro de diésel.

	Valor	Ud	Ratio (€/Ud)	Ahorro anual (€)
Combustible	37.446	L	1,8	67.404

PROCEDIMIENTOS PARA EL SEGUIMIENTO DE SU CUMPLIMIENTO Y REVISIÓN

De acuerdo con lo previsto en el artículo 12 y el Anexo II del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, será necesaria la monitorización de diversos indicadores para constatar el cumplimiento de los objetivos del presente proyecto, así como especificar el comportamiento de la Zona de Bajas en Emisiones de Lorca.

Los indicadores necesarios para el seguimiento ya han sido descritos en el capítulo 6 (objetivos a conseguir). En cualquier caso, cabe destacar que la gestión de estos indicadores requiere de la cooperación entre los diferentes departamentos y niveles de la Administración competentes en cada caso.

Los instrumentos de gestión y control como las cámaras de lectura de matrículas en la ZBE actúan también como herramientas de monitorización de la movilidad en la ZBE. Esta información, conjuntamente con los aforadores y los sensores de calidad del aire planteados, así como otras fuentes, permitirán evaluar el impacto de la Zona de Bajas Emisiones.

Con el objeto de disponer de datos para el seguimiento de los indicadores de calidad del aire y ruido sería conveniente la instalación de los sensores de calidad del aire previa a la implantación de la ZBE a fin de realizar una campaña de toma de datos. Dichos datos se utilizarán como base de referencia.

PLAN DE COMUNICACIÓN, PARTICIPACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN

La implantación de una ZBE supone la restricción del acceso o la circulación de vehículos, es decir, una modificación de la normativa municipal de circulación, por lo que es una medida considerada de relevancia ciudadana especial. Por lo tanto, es altamente recomendable establecer un proceso participativo y comunicativo que permita acercarse a la población y recoger las diferentes visiones.

El plan que se presenta a continuación consta de 3 grandes apartados, que se desarrollarán en función de la fase de implantación de la ZBE (cuatro fases):

Los objetivos principales del proceso participativo y de comunicación que se llevarán a cabo son:

¹⁸ <https://coches.idae.es/consumo-de-carburante-y-emisiones>

Informar y concienciar sobre las políticas de movilidad sostenible y saludable, y, en concreto, sobre el proceso de elaboración de la ordenanza de la ZBE.

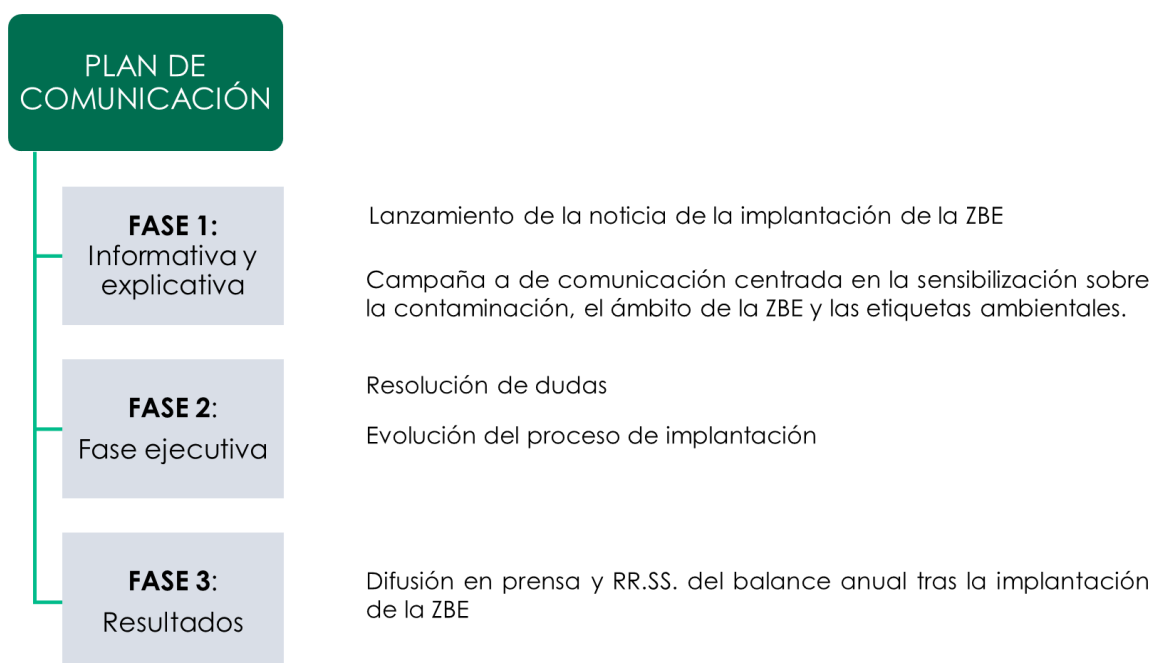
Recoger las propuestas y consideraciones del conjunto de agentes implicados sobre la propuesta de ordenanza para concretar los detalles de la aplicación de la medida, como son las restricciones horarias y las autorizaciones extraordinarias.

Abrir el proceso de participación para incorporar nuevas voces que den pluralidad y diversidad al debate. De manera que se garantice en la estrategia de la ciudad que se contemplen las principales demandas y aspiraciones de la ciudadanía.

Con lo anterior, se busca legitimar socialmente los objetivos y propuestas de la ciudad y conseguir el apoyo ciudadano.

Por otro lado, en paralelo, se llevará un proceso específico de participación con los agentes locales aprovechando los instrumentos de los que dispone el Ayuntamiento al efecto.

A continuación, se identifican las distintas fases que integran el Plan de comunicación a futuro:



En la FASE INFORMATIVA se plantean los siguientes temas a exponer:

Qué es y porqué se implanta

Ámbito

Fondos europeos y financiación

Limitaciones de acceso genéricas y moratorias

Calendario de implantación de la ZBE

En la FASE EJECUTIVA se plantean los siguientes temas a exponer:

La ciudad en la actualidad y a futuro

La importancia de la salud y las problemáticas de la contaminación

Resolución de dudas

Incidir sobre los nuevos hábitos

Infracciones y moratorias

No obstante, esta fase ejecutiva no entrará en funcionamiento hasta 2030

FASE DE RESULTADOS

Realización de un informe bianual de seguimiento de la movilidad y el medioambiente en la ciudad y la difusión de los resultados entre la ciudadanía. Los resultados que deberán evaluarse, como mínimo serán los siguientes:

Evaluación de las emisiones.

Evolución del ruido.

Evolución del tráfico.

Evolución del parque de vehículos por etiqueta ambiental.

Actuaciones de fomento de movilidad sostenible”.

2º.- Proceder a la exposición pública de la presente Ordenanza mediante anuncio en el Boletín Oficial de la Región de Murcia, Prensa regional y Tablón de Anuncios del Ayuntamiento de Lorca, con indicación de que se considerará aprobada definitivamente sin necesidad de nuevo acuerdo plenario, en caso de no producirse reclamaciones, procediéndose a su publicación íntegra en el Boletín Oficial de la Región de Murcia.

3º.- Comunicar los anteriores acuerdos a la Secretaría General del Pleno así como a la Asesoría Jurídica, Servicio de Actas, Registro y Asuntos Generales, Concejalía de Movilidad, Concejalía de Parques y Jardines, Concejalía de Deportes, Policía Local y Limusa, a los efectos oportunos.”

Y las Comisiones, por mayoría con el voto afirmativo de los grupos municipales Popular y Vox y reserva de voto de los grupos municipales Socialista e Izquierda Unida-Verdes + Podemos + AV, acordaron informar favorablemente la moción de la Teniente de Alcalde delegada de Urbanismo y proponer al Excmo. Ayuntamiento Pleno la adopción de los acuerdos contenidos en la misma.”

En nombre del grupo municipal Popular interviene D.^a María Hernández defendiendo la moción presentada y reiterando los argumentos contenidos en la misma.

En nombre del grupo municipal Izquierda Unida-Verdes + Podemos + Av interviene D. Pedro Sosa quien evidencia la falta de comunicación con los colectivos afectados y pone como ejemplo que no se han tomado en consideración las propuestas realizadas al respecto por el Consejo Económico y Social de la ciudad.

En nombre del grupo municipal Socialista interviene D. José Luis Ruiz Guillén quien manifiesta que la consulta pública se hizo en verano evitando la posible participación de los vecinos. El inicio de este proceso fue bajo el anterior mandato, pero ese proyecto no preveía sanciones y no existe consenso social ni político. Muestra varios artículos de prensa de ese momento donde el PP atacaba la implantación de la Zona de Bajas Emisiones. Su grupo tiene serias dudas de que la ordenanza supere los filtros de los órganos europeos que tienen que supervisar este instrumento. Pregunta qué pasaría si hubiera alguna alegación y no se pudiera aprobar la ordenanza dentro del plazo previsto, el 31 de diciembre.

Interviene la Sra. Hernández y responde que a LorcaBiciudad se le han pasado todos los borradores del texto. Declara que si el Sr. Alcalde no hubiera puesto orden la Zona de Bajas Emisiones se hubiera producido un caos en el tráfico de la ciudad. No se ha desviado ninguna subvención tal y como ha denunciado el Sr. Ruiz Guillen. El PSOE ha intentado que se pierda esa subvención pretendiendo implantar su proyecto para sancionar a los ciudadanos. Recuerda que el Ministerio aprobó el cambio de los carriles bici planteado por el equipo de gobierno. Le reprocha al partido Socialista que no tuvieran en cuenta las obras del AVE y que no hayan ayudado a la implantación de estas medidas. Concluye indicando que la ordenanza estará aprobada antes del 31 de diciembre.

A continuación, el Sr. Alcalde somete a votación ordinaria a mano alzada la aprobación del dictamen y practicada la misma dio el siguiente resultado:

Votos afirmativos: 10 (grupo municipal Popular).
Votos negativos: 10 (grupos municipales Socialista e Izquierda Unida-Verdes + Podemos + AV).
Se abstienen: 4 (grupo municipal Vox).

Habiéndose producido un empate se repite nuevamente la votación:

Votos afirmativos: 10 (grupo municipal Popular).
Votos negativos: 10 (grupos municipales Socialista e Izquierda Unida-Verdes + Podemos + AV).
Se abstienen: 4 (grupo municipal Vox).

Al haber dado la votación como resultado un empate, por aplicación de lo dispuesto en el artículo 100.2 del Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Corporaciones Locales, y al haber votado el Sr. alcalde-presidente afirmativamente la moción, decide el voto de calidad del presidente de la Corporación y, en consecuencia, queda aprobada la moción.

Y el Excmo. Ayuntamiento Pleno, por mayoría simple, adoptó los siguientes acuerdos:

1º.- Aprobar inicialmente la Ordenanza Municipal de Regulación de la Zona de Bajas Emisiones de Lorca, cuya redacción es la siguiente:

"PROYECTO DE ORDENANZA MUNICIPAL DE REGULACIÓN DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES DE LORCA Y DEL PROCEDIMIENTO SANCIONADOR EN MATERIA DE INCUMPLIMIENTOS DE LAS OBLIGACIONES EN RELACIÓN CON LA ZONA DE BAJAS EMISIONES DE LORCA."

CONTENIDO

CONTENIDO.....	36
PREÁMBULO.....	37
I. TÍTULO PRELIMINAR. DISPOSICIONES GENERALES	39
II. REGULACIÓN DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES	40
Capítulo 1 PRINCIPIOS GENERALES.....	40
Capítulo 2 IMPLANTACIÓN Y SEÑALIZACIÓN DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES.....	40
Capítulo 3 ACCESO, ESTACIONAMIENTO Y RESTRICCIONES DE TRÁFICO EN LA ZONA DE BAJAS EMISIONES.....	41

Capítulo 4 PARTICIPACIÓN Y ATENCIÓN CIUDADANA.....	43
III. PROCEDIMIENTO SANCIONADOR.	44
Capítulo 1 Capítulo I. Infracciones y sanciones.....	44
I. DISPOSICIONES TRANSITORIAS	44
Disposición transitoria primera.....	44
Disposición transitoria segunda.....	45
II. DISPOSICIONES FINALES	45
Disposición final primera. Normativa de aplicación subsidiaria.....	45
Disposición final segunda.....	45
I. ANEXO 1 ÁMBITO DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES	45
1. DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES	45
2. Régimen de acceso de la ZBE	46
II. ANEXO II. EXENCIONES Y AUTORIZACIONES DE ACCESO A LA ZONA DE BAJAS EMISIONES.....	47
III. ANEXO III. proyecto técnico de la zona de bajas emisiones	60

PREÁMBULO

La evolución del marco urbano de la movilidad sostenible, segura y saludables, y debido a la a complejidad creciente del aumento del tráfico rodado junto con la necesidad de compartir el territorio entre todos los modos de transporte en la ciudad y hacerlo de una forma sostenible, se hace necesario incorporar las novedades normativas en este campo y adaptar estas disposiciones de carácter general a las peculiares condiciones de nuestra ciudad en pleno siglo XXI.

El artículo 27.2 de la Ley del Estado 33/2011, de 4 de octubre, general de salud pública, dispone que las administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias, deben proteger la salud de la población mediante actividades y servicios que actúen sobre los riesgos presentes en el medio y en los alimentos, a efectos de desplegar los servicios y las actividades que permitan la gestión de los riesgos para la salud que puedan afectar a la población.

Con respecto al régimen general, el artículo 25.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases del régimen local, establecen que los municipios deben ejercer competencias, en los términos de la legislación del Estado y de las comunidades autónomas, en las materias de medio ambiente urbano, y específicamente de protección contra la contaminación atmosférica en las zonas urbanas, y de tráfico y estacionamiento de vehículos y movilidad, que incluye la ordenación del tráfico de vehículos y personas en las vías urbanas.

Por su parte, el artículo 16.4 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, determina que las entidades locales, en el ámbito de sus competencias, pueden elaborar sus propios planes y programas, con el fin de cumplir los niveles establecidos en la normativa correspondiente, y les permite adoptar medidas de restricción total o parcial del tráfico, entre las cuales se incluyen las restricciones

a los vehículos más contaminantes, a ciertas matrículas, a ciertas horas o en ciertas zonas, entre otros.

El artículo 7 del Real decreto legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos de motor y seguridad vial, otorga a los municipios la competencia de restringir la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales (letra g), y el artículo 18, de acordar por los mismos motivos la prohibición total o parcial de acceso a partes de la vía, con carácter general, o para determinados vehículos, o el cierre de determinadas vías.

El artículo 3.3 del Real decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, impone a las entidades locales la obligación de adoptar las medidas necesarias para garantizar que las concentraciones de los contaminantes regulados no superen los objetivos de calidad del aire y para la reducción de las concentraciones, en particular mediante la aprobación de planes de mejora de calidad del aire y de planes de acción a corto plazo.

II

En este contexto, esta ordenanza se desarrolla para proporcionar la cobertura normativa necesaria y regular las medidas contra la contaminación atmosférica, consistente en la restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la zona de bajas emisiones (ZBE), y tiene como finalidad la preservación, la protección, la restauración y la mejora de la calidad ambiental.

Esta ordenanza se ha elaborado teniendo en cuenta los principios que conforman la buena regulación a la que se refiere el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas. En particular, se cumplen los principios de necesidad y eficacia, ya que se considera que su aprobación es el instrumento más adecuado para conseguir el objetivo que se persigue: la restricción de la circulación de determinados vehículos en la ciudad de Lorca para preservar y mejorar la calidad del aire. El principio de proporcionalidad se considera cumplido, puesto que el decreto contiene la regulación imprescindible para atender las necesidades que deben cubrirse y no comporta medidas restrictivas de derechos ni obligaciones a los destinatarios que no sean imprescindibles. El principio de seguridad jurídica se garantiza, ya que la norma es coherente con el resto del ordenamiento jurídico. También el de transparencia, porque en su proceso de elaboración se ha contado con la participación de las personas integrantes de los colectivos correspondientes y se han solicitado los informes oportunos, además de que se requiere su publicación para la entrada en vigor. En aplicación del principio de eficiencia, esta ordenanza contribuye a mejorar la eficacia y a racionalizar la gestión del tráfico de vehículos en la ciudad de Lorca.

III

En cuanto a la estructura y el contenido, esta ordenanza consta de tres capítulos, diez artículos, dos disposiciones transitorias, una disposición derogatoria, dos disposiciones finales y un anexo.

El Capítulo 1 contiene las disposiciones generales de la ordenanza: la definición (artículo 1), los objetivos y la finalidad (artículo 2), la denominación (artículo 3) y el ámbito de aplicación (artículo 4).

El Capítulo 2 regula las medidas de intervención administrativas. Medidas generales de circulación (artículo 5), la señalización (artículo 6), los criterios de acceso y funcionamiento (artículo 7), el horario de restricción de tráfico (artículo 8) y los sistemas de control (artículo 9).

El Capítulo 3 regula el régimen sancionador (artículo 10).

La disposición transitoria primera establece la fecha de inicio de la obligatoriedad de los distintivos ambientales y la disposición transitoria segunda establece la fecha de inicio de los efectos del capítulo 4.

La disposición derogatoria única indica expresamente las disposiciones municipales que quedan derogadas.

La disposición final primera faculta al concejal delegado del Área para interpretar y desarrollar cuantas cuestiones relacionadas con la presente Ordenanza sean necesarias y la disposición final segunda indica las competencias atribuidas al Ayuntamiento de Lorca en materia de ordenación de la movilidad

IV. TITULO PRELIMINAR. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 18. Objeto

Esta Ordenanza municipal establece la implantación, creación y gestión de las ZBE de Lorca, determinada en la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

Artículo 19. Finalidad

El establecimiento de Zonas de Bajas Emisiones en la ciudad de Lorca tendrá los siguientes objetivos:

- e) Reducir los niveles de contaminación ambiental y mejorar la calidad de vida de sus residentes.
- f) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.
- g) Disminuir la intensidad de tráfico, recuperando espacio público para el peatón.
- h) Revitalizar y dinamizar el entorno social, ornamental, comercial, económico y de bienestar de las zonas mediante la reducción de emisiones.

Esta ordenanza tiene la finalidad de reducir la contaminación ambiental, preservar y mejorar la calidad del aire y la salud pública, acercar los niveles de contaminación de la ciudad a los recomendados por la Organización Mundial de la Salud (OMS) y cumplir los valores límite de calidad del aire legalmente establecidos.

Artículo 20. Definiciones.

Se entenderá por Zona de Bajas Emisiones (ZBE), según definición de la Ley de Cambio Climático, el ámbito delimitado por una administración pública, en ejercicio de sus competencias, dentro de su territorio, de carácter continuo, y en el que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos.

Artículo 21. Ámbito de aplicación.

3. El ámbito territorial de aplicación de esta Ordenanza abarca las ZBE dentro del territorio del municipio de Lorca, con la delimitación y los espacios urbanos establecidos en el Anexo 1.
4. Todos los vehículos que circulen por el término municipal quedarán sujetos a esta Ordenanza, pudiendo establecerse excepciones temporales a las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos, siempre que sean compatibles con los objetivos establecidos en el proyecto de ZBE incluido en el Anexo II de esta Ordenanza.

V. REGULACIÓN DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES

Capítulo 5 PRINCIPIOS GENERALES

Artículo 22. Principios que rigen la presente ordenanza

Son principios inspiradores de la regulación de la ZBE:

3. La reducción de las emisiones contaminantes, de gases de efecto invernadero y el ruido procedente del tráfico rodado, con el fin de mejorar la salud pública de la ciudadanía.
4. La corresponsabilidad público-privada en la mejora de la calidad atmosférica y en el fomento y la utilización de formas de transporte más sostenibles.

El Ayuntamiento de Lorca tiene la obligación de velar por la salud de su ciudadanía y el medioambiente limpio, saludable y sostenible. Por su parte, en el ámbito privado existe la responsabilidad de cumplir con las directrices públicas para lograr los objetivos referenciados en la presente ordenanza.

Capítulo 6 IMPLANTACIÓN Y SEÑALIZACIÓN DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES.

Artículo 23. Medidas generales de circulación.

Se permite la libre circulación de vehículos en todas las calles que quedan fuera de los perímetros de la ZBE. Asimismo, se permitirá la circulación de vehículos en las calles o tramos de las mismas que, por motivos de ordenación y mejor gestión de la circulación, determine el Ayuntamiento de Lorca.

Artículo 24. Señalización

4. Las ZBE estarán señalizadas en los puntos de acceso y finalización de dicho espacio, utilizando la señalización prevista por la Dirección General de Tráfico (DGT).
5. La señalización indicará si la ZBE a la que se accede tiene carácter continuo o discontinuo, referida en meses, días y horas.
6. La señalización de tráfico también debe indicar los vehículos que, en función del distintivo ambiental del que dispongan, tienen prohibido el acceso, circulación y estacionamiento en la ZBE. Asimismo, en la parte inferior de la señal o en un panel complementario colocado debajo de la señal, se indicarán los tipos de vehículos que, de acuerdo con lo establecido en el apartado 2 del Anexo 2 de esta Ordenanza, podrán estar exceptuados de esa prohibición si cuentan con la correspondiente autorización municipal registral.

Capítulo 7 ACCESO, ESTACIONAMIENTO Y RESTRICCIONES DE TRÁFICO EN LA ZONA DE BAJAS EMISIONES.

Artículo 25. Criterios de acceso y funcionamiento a "ZBE Lorca".

4. En las ZBE del municipio se prohibirá el acceso, la circulación y el estacionamiento de los vehículos a motor según lo que se establezca en el Anexo I de la presente Ordenanza.
5. No obstante, los vehículos relacionados en el Anexo I de esta Ordenanza podrán estar autorizados temporalmente, hasta una fecha determinada, para acceder, circular y estacionar en las ZBE de forma continua o discontinua por meses, días u horas, según lo que se establezca en el Anexo II.
6. Con carácter excepcional y por razones de interés general, puede autorizarse el acceso, circulación y estacionamiento en las ZBE a vehículos distintos de los anteriores, mediante resolución motivada de la Alcaldía.

Artículo 26. Medidas específicas de restricción de tráfico ante episodios de contaminación.

La declaración de episodio de contaminación del aire por parte de la administración competente comportará la activación del protocolo de actuación municipal ante episodios de alta contaminación atmosférica y las medidas establecidas en mismo.

Artículo 27. Vehículos autorizados para acceder a la ZBE

5. Podrán acceder y circular por las calles del interior del perímetro de las ZBE y estacionar en superficie en sus vías públicas los vehículos determinados en el Anexo 2 de esta Ordenanza.
6. Además, estarán autorizados temporalmente para acceder, circular y estacionar en las ZBE los vehículos incluidos en el apartado b) del anexo 2 de esta Ordenanza, siempre que estén incluidos en el listado municipal de vehículos autorizados en las ZBE que se regula en el artículo siguiente.

7. Las autorizaciones de las que se benefician los vehículos incluidos en el mencionado listado lo serán con limitación temporal hasta una fecha, pudiendo la autorización tener efectos continuados o discontinuos, referidos en meses, días y horas, en los términos establecidos en el apartado b) del Anexo 2 de esta Ordenanza.
8. Las autorizaciones o tarjetas serán únicas, individualizadas y deberán estar colocadas en las zonas del interior de los vehículos que se establecen en esta ordenanza para su fácil visualización y control.

Artículo 28. Listado municipal de vehículos autorizados en las ZBE

7. El Ayuntamiento dispondrá y gestionará un listado de aquellos vehículos que, por su potencial contaminante, de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente y sus futuras actualizaciones, quedan autorizados temporalmente a acceder, circular y estacionar en la ZBE. Podrán incluirse en este listado los vehículos relacionados en el apartado b) del Anexo 2 de esta Ordenanza.
8. La solicitud de inclusión o las modificaciones de domicilio de un vehículo en el listado municipal, así como el uso efectivo de la correspondiente autorización, podrá estar sujeta a la tasa local que eventualmente se apruebe en la correspondiente Ordenanza fiscal.
9. Las personas titulares de vehículos del apartado anterior que deseen beneficiarse de las autorizaciones temporales de acceso, circulación y estacionamiento, contempladas en esta Ordenanza, deberán solicitar la inclusión de los vehículos en el listado municipal de vehículos autorizados en las ZBE.
10. Los vehículos incluidos en este listado estarán autorizados a acceder, circular y/o estacionar por las ZBE dentro de los espacios temporales delimitados en el apartado b) del Anexo 2 de esta Ordenanza
11. La gestión del listado se realizará conforme a las exigencias previstas en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de protección de datos personales y garantía de los derechos digitales y sus futuras actualizaciones.
12. Este listado se creará tres meses antes del inicio de la aplicación de las restricciones contempladas en el apartado número 2 del Anexo 1

Artículo 29. Sistema de control y Protección de datos.

4. El control de acceso a las ZBE se realizará mediante un sistema automático y con la plataforma tecnológica que se designe por la autoridad municipal. Con este sistema se comprobará si el vehículo puede acceder o no a la citada zona, sin que sea necesario captar la imagen de los ocupantes, sin perjuicio de las facultades que la Policía Local tenga asignadas y autorizadas en el control, vigilancia y denuncia de las infracciones e incumplimientos de las normas establecidas.
5. 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 tráfico¹⁹ 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.

6. La autoridad municipal podrá exigir la colocación del distintivo ambiental que identifica la clasificación ambiental que el vehículo tiene en el registro de vehículos de la Dirección General de Tráfico. Si el vehículo dispone de parabrisas delantero el distintivo ira colocado en el ángulo inferior derecho del mismo, si no dispone de parabrisas, el distintivo se colocará en lugar bien visible. Esta colocación será aplicable también a las autorizaciones temporales singulares.

Artículo 30. Estacionamiento en las ZBE.

6. La autoridad municipal queda autorizada para establecer zonas de estacionamiento, con la señalización oportuna, para vehículos autorizados dentro de la ZBE, donde se definirá un tiempo máximo de permanencia, determinado en el Anexo I de esta Ordenanza. Se priorizará el estacionamiento en interior de garaje.
7. El órgano municipal competente, por medio de señalización, establecerá plazas de aparcamiento para determinados colectivos y para actividades de carga y descarga y modos de transporte prioritarios dentro de la ZBE como ciclos, bicicletas, vehículos de movilidad personal y vehículos eléctricos.
8. El Ayuntamiento, en su regulación tarifaria del ORA, podrá modular el precio/hora de estacionamiento en función del distintivo ambiental del vehículo. Asimismo, en las zonas de estacionamiento regulado podrá establecer tarifas diferentes para residentes y no residentes.
9. En las ZBE estará prohibido todo estacionamiento no señalizado o fuera de las zonas indicadas para la parada y estacionamiento.
10. Los aparcamientos que se encuentren fuera de las vías públicas, dentro de inmuebles o subterráneos, podrán realizar actividad aparcamiento público, previa solicitud y autorización municipal, estos aparcamientos estarán obligados a proporcionar diariamente el listado de vehículos que se han estacionado en ellos. O disponer de los elementos de control, conectados con la plataforma municipal, que sean necesarios, para la gestión de las autorizaciones de los vehículos que aparquen en los mismos.

Artículo 31. Distribución Urbana de Mercancías (DUM) y zonas de carga y descarga en las ZBE.

4. En las ZBE se podrán establecer las zonas de reservas de estacionamiento para la carga y descarga de mercancías con tiempo limitado, franjas horarias y vehículos de mercancías autorizados.
5. Las zonas de carga y descarga son las zonas de la vía pública reservadas, identificadas y señalizadas como tal, dónde se permitirá el estacionamiento o parada de vehículos destinados a la distribución de mercancías. Estas zonas reservadas estarán delimitadas de forma permanente o por periodos de días o horarios, mediante el empleo de la señalización fija establecida al efecto.
6. El control de la reserva de espacio para estas operaciones de carga y descarga, podrá realizarse con la obtención de un tique electrónico o utilización de sistemas tecnológicos, que permita conocer el tiempo

de uso de cada reserva y controlar el cumplimiento de los tiempos máximos de estacionamiento en las zonas limitadas.

Capítulo 8 PARTICIPACIÓN Y ATENCIÓN CIUDADANA.

Artículo 32. Atención a la ciudadanía en la gestión de la ZBE

3. Toda la información relativa a las ZBE será publicada en la página web institucional del Ayuntamiento, habilitándose los canales de comunicación con los ciudadanos de consulta y gestión de trámites relativos a las ZBE. Entre estos canales, obligatoriamente se dotará el presencial, el telefónico y el telemático.
4. La implantación de la ZBE se comunicará a la Dirección General de Tráfico (DGT) para su publicación en el Punto de Acceso Nacional de Tráfico y Movilidad (NAP). Se informará del establecimiento del contorno de las ZBE, horarios si los hubiera y vehículos permitidos. La Dirección General de Tráfico facilitará la integración de la información a través de la plataforma del vehículo conectado.

VI. PROCEDIMIENTO SANCIONADOR.

Capítulo 2 Capítulo I. Infracciones y sanciones.

Artículo 33. Régimen sancionador de las ZBE municipales.

3. El régimen sancionador establecido en esta Ordenanza impone en base a las infracciones del artículo 76 z3, del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que establece que son infracciones graves, cuando no sean constitutivas de delito, las conductas referidas a no respetar las restricciones de circulación derivadas de la aplicación de los protocolos ante episodios de contaminación y de las ZBE.
4. El Régimen sancionador de las ZBE se fundamentará en las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento en las ZBE, por determinación de la autoridad municipal en el ejercicio pleno de sus competencias, que es de plena aplicación, logre o no, alcanzar los objetivos perseguidos, sean estos los que sean, relativos a la calidad de aire, cambio climático, impulso del cambio modal y eficiencia energética, ruido o cualquier otro, que hayan sido establecidos en el proyecto de ZBE.

Artículo 34. Las infracciones de esta Ordenanza y sanciones

4. Tendrá la consideración de infracción grave el no respetar las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento establecidas en las ZBE, en particular:
 - a. El incumplimiento de la prohibición de circular o estacionar dentro de la ZBE por parte de los vehículos no contemplados en el Anexo II de la Ordenanza o que, estándolo, carezcan de la autorización necesaria.
5. Las infracciones tipificadas en esta Ordenanza se sancionarán con multa de 200,00 euros.
6. Las sanciones establecidas en el apartado anterior podrán incrementarse en un 30 %, en caso de reincidencia de la persona responsable. Se entiende que hay 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.

VII. DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Disposición transitoria primera

Salvo para el establecimiento de nuevas ZBE o supresión de las que se incluyen en el Anexo I, la revisión y modificación de los anexos de esta Ordenanza podrá hacerse mediante Decreto de Alcaldía.

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

Disposición transitoria segunda

Con la finalidad de familiarizar a la ciudadanía con la Zona de Bajas Emisiones, su normativa aplicable, y la regulación de esta Ordenanza entrarán en vigor a partir del 31 de diciembre de 2025.

VIII. DISPOSICIONES FINALES

Disposición final primera. Normativa de aplicación subsidiaria.

En lo no previsto en esta Ordenanza se estará a lo dispuesto en la normativa aplicable de carácter estatal, autonómico y local.

Disposición final segunda

La presente Ordenanza de implantación y gestión de las zonas de bajas emisiones entrará en vigor una vez aprobado definitivamente por el Pleno del Excelentísimo Ayuntamiento de Lorca y sea publicado su texto íntegro en el Boletín Oficial de la Región de Murcia y haya transcurrido el plazo previsto en el articulado de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.

IX. ANEXO 1 ÁMBITO DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES

3. DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES

La ZBE está formada por dos zonas claramente diferenciadas, de acuerdo con la delimitación establecida en el anexo 1.

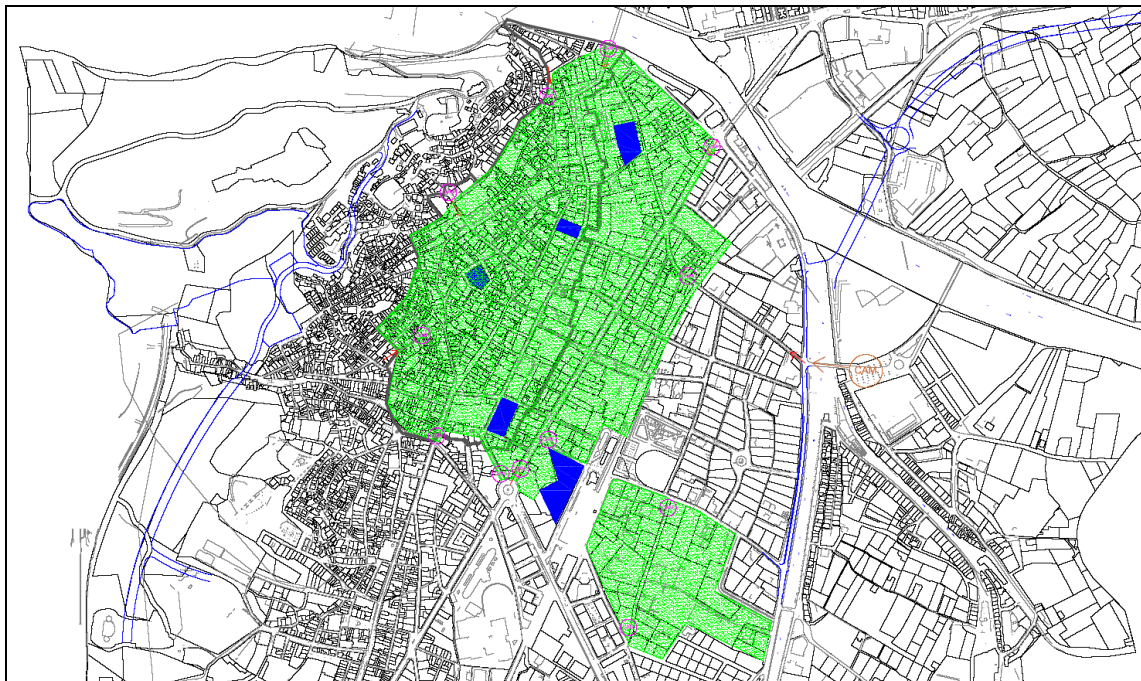
3. Zona 1: La zona principal quedará delimitada por las siguientes vías:

- Alameda Giménez Díaz
- Plaza de Carruajes
- Alameda de Menchirón
- Calle de Santa Paula
- Plaza del Negrito
- Calle de Campoamor

- Calle Nogalte
- Calle de bordadora Ángela Morales
- Calle de la Placica Nueva
- Calle Herradura
- Calle Alcolea
- Plaza de Alcolea
- Calle de Doña Ana Romero
- Calle Soto
- Calle Padre Carlón
- Calle Palmera de Uceta
- Calle Ramírez
- Calle el Pósito
- Calle Abad de los Arcos
- Calle de la Zapatería
- Calle del Gigante
- Calle Puerta de Gines
- Avenida Santa Clara
- Avenida Juan Carlos I
- Calle Miguel Ángel Blanco Garrido

4. Zona 2: La otra zona engloba varias infraestructuras dotacionales educativas, deportivas y de salud delimitada por las siguientes vías:

- Alameda Rafael Méndez
- Alameda José Fernández Corredor
- Calle Poeta Para Vico
- Calle Océano Pacifico
- Calle Océano Atlántico
- Alameda Doctor Gimeno Daduell



Zona de Bajas Emisiones

4. RÉGIMEN DE ACCESO DE LA ZBE

La ZBE de Lorca contempla dos ámbitos territoriales, de acuerdo al Proyecto de Zona de Bajas Emisiones de Lorca en los que se establece la prohibición de acceso a los vehículos no residentes más contaminantes, es decir a los vehículos sin distintivo ambiental a partir de 31 de diciembre de 2029.

Tabla1. Restricciones contempladas en las ZBE de Lorca.

Periodo	Tipo de vehículo
A partir del 31/12/2029	Los vehículos sin distintivo ambiental.

Las restricciones por etiquetado medioambiental serán para todo tipo de vehículos a motor, salvo las exenciones contempladas en el Anexo II de este documento.

El horario de carga y descarga, y la limitación temporal de estacionamiento en las plazas reservadas a tal fin vendrán definidas por la ordenanza correspondiente o por un Decreto de Alcaldía.

X. ANEXO II. EXENCIONES Y AUTORIZACIONES DE ACCESO A LA ZONA DE BAJAS EMISIONES

Se contemplan las siguientes exenciones dentro de la regulación de las zonas descritas en el Anexo I:

- Vehículos de libre acceso, circulación y estacionamiento sin necesidad de autorización municipal registral.
- Vehículos que precisan de autorización municipal registral limitada de acceso, circulación y estacionamiento.
- Vehículos que precisan de autorización municipal registral limitada de acceso y circulación.
- Vehículos autorizados de forma excepcional que no precisan autorización municipal

e) VEHÍCULOS DE LIBRE ACCESO, CIRCULACIÓN Y ESTACIONAMIENTO SIN NECESIDAD DE AUTORIZACIÓN MUNICIPAL

En la tabla siguiente se muestran los vehículos de libre acceso, circulación y estacionamiento, en función del anillo, sin necesidad de autorización municipal registral.

Ámbito	Periodo	Tipo de vehículo
Zona 1	A partir del 31/12/2029	Los ciclos, bicicletas y los vehículos de movilidad personal.
		Los vehículos con distintivo ambiental B, C, ECO y 0.
Zona 2	A partir del 1/01/2029	Los ciclos, bicicletas y los vehículos de movilidad personal.
		Los vehículos con distintivo ambiental B, C, ECO y 0.

f) VEHÍCULOS QUE PRECISAN DE AUTORIZACIÓN MUNICIPAL LIMITADA DE ACCESO, CIRCULACIÓN Y ESTACIONAMIENTO Y SUS REQUISITOS.

Autorizaciones de acceso, circulación y estacionamiento.

Podrán solicitar autorización para ser incluidos dentro del Listado municipal de vehículos autorizados en las ZBE, los vehículos que no dispongan del correspondiente distintivo ambiental para el acceso,

circulación y estacionamiento a la zona ZBE que se detalla en el apartado 2 del Anexo 1 y que cumplan las condiciones siguientes:

11. Vehículos de residentes empadronados en un domicilio situado en la ZBE.

Podrán solicitar autorización de acceso y aparcamiento en los siguientes casos aportando la documentación que se detalla.

- Vehículos que poseen mediante un **contrato de renting o leasing**, aportando copia de este contrato en el que figuren como arrendatarios. En el caso de estar registrado como conductor habitual en el Registro de vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico según el artículo 11 de la Ley de Tráfico, no será necesario solicitar la autorización.
- Vehículos que poseen **en régimen de retribución en especie**, mediante certificado del representante legal de la empresa titular del vehículo que declare que lo ha puesto a disposición del residente en concepto de retribución en especie. En el caso de estar registrado como conductor habitual en el Registro de vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico según el artículo 11 de la Ley de Tráfico, no será necesario solicitar la autorización.
- **Vehículos temporales en régimen de alquiler** (arrendamiento a corto plazo): según la Orden INT/3215/2010, de 3 de diciembre, se consideran arrendamientos a corto plazo los que no se arrendan a la misma persona física o jurídica por un tiempo superior a 3 meses dentro de un período de 12 meses consecutivos. En estos supuestos el interesado debe comunicarlo previamente a la Administración. Asimismo, se aportará copia del contrato de arrendamiento en el que figura como arrendatario.

La duración de estas autorizaciones tendrá carácter limitado al período de duración de la circunstancia acreditada. Asimismo, cuando

los beneficiarios de estas autorizaciones dejen de cumplir los requisitos para su otorgamiento se comprometen a comunicarlo al Ayuntamiento lo antes posible.

En caso de incumplir alguna de las condiciones anteriores, la autoridad competente podrá en cualquier momento y sin necesidad de requerimiento previo dar de baja estas autorizaciones.

Estas autorizaciones se concederán exclusivamente para la ZBE correspondiente a su empadronamiento.

12.Vehículos de personas con movilidad reducida de uso esporádico.

Para las personas con movilidad reducida que precisen de accesos esporádico:

- o A los vehículos de uso esporádico que se les otorguen las autorizaciones puntuales necesarias para circular y aparcar, deberán hacer visible la tarjeta de movilidad reducida en el vehículo.
- o Estas autorizaciones se podrán solicitar previamente, en el mismo momento o hasta 5 días después del acceso a la ZBE.

13.Vehículos a motor de profesionales cercanos a la edad de jubilación y soliciten dicha exención:

Las personas titulares de vehículos a motor que constituyen un elemento necesario para el ejercicio de su actividad profesional, y a los que les falten un máximo de 5 años de cotización para alcanzar la edad legal de jubilación a fecha de 1 de enero de 2030. La persona solicitante debe ser titular del vehículo con anterioridad a dicha fecha.

Esta autorización se limita a un vehículo por titular y no es transferible entre vehículos a motor. Su vigencia máxima no podrá superar el 1 de enero de 2036.

14.Vehículos de transporte de mercancías.

Con carácter temporal, hasta el 31 de diciembre de 2031, los titulares de vehículos autorizados para realizar la carga y descarga y la distribución urbana de mercancías que no dispongan de distintivo ambiental podrán solicitar autorizaciones para circular por la ZBE y estacionar en las reservas señalizadas.

Se asignará una autorización con fecha de validez hasta el 31 de diciembre de 2031. Esta autorización no será renovable.

15.Vehículos de las empresas concesionarias de servicios públicos, si son necesarios para el servicio correspondiente y la necesidad de acceso se acredita.

Asimismo, se limitará la utilización de estas autorizaciones en el horario de la prestación de la actividad correspondiente, siendo necesario hacer visible el distintivo pertinente.

El departamento responsable de esta concesión-contrato será el encargado de enviar al Ayuntamiento una lista de sus vehículos, con los siguientes datos:

- o Matrícula del vehículo
- o DNI del autorizado
- o Nombre y apellidos del autorizado

En el caso de vehículos pertenecientes a subcontratos de los correspondientes concesionarios de los servicios públicos es el contratista quien deberá enviar una lista de los vehículos necesarios para prestar este servicio con la aprobación de la administración pública responsable.

Estas autorizaciones tendrán como vigencia máxima el período de vigencia de la concesión-contrato y pueden concederse para circular y aparcar por todas las ZBE.

16.Vehículos del personal al servicio de las administraciones públicas.

Podrán acceder a las ZBE cuando por causa justificada en el ejercicio de sus funciones lo requieran mediante la correspondiente autorización, que debe solicitar el responsable del departamento del que dependa el trabajador. La duración y el horario de estas autorizaciones podrán variar en función de la necesidad y justificación del acceso. Estas autorizaciones se conceden para circular y aparcar por cualquier ZBE, si es para prestar sus funciones como personal al servicio de la administración pública, siendo necesario hacer visible el distintivo pertinente.

17.Vehículos de servicios de emergencia y esenciales.

Los vehículos que presten servicios médicos, servicios funerarios, bomberos, protección civil, policía y cuerpos y fuerzas de seguridad del estado, y los vehículos de seguridad privada, podrán solicitar autorizaciones para circular por la ZBE y aparcar durante el tiempo indispensable para prestar el servicio.

Para acreditar que los vehículos se destinan a los servicios descritos anteriormente hay dos opciones:

- o La solicitud la realizara el representante legal de la autoridad pública competente en estos servicios o una persona autorizada a tal efecto.
- o El código de servicio del permiso de circulación o la clasificación por criterios de utilización de la tarjeta ITV de los vehículos se corresponde con los servicios especiales nombrados. Si se opta por esta opción no será necesaria la petición de autorización, ya que se contrastarán directamente los datos con los registros de la DGT.

18.Vehículos de servicio de transporte público.

Los vehículos que presten servicios de transporte público podrán solicitar autorizaciones para circular por la ZBE y aparcar en las reservas señalizadas.

Para acreditar que los vehículos se destinan a los servicios descritos anteriormente habrá dos opciones:

- o Que la solicitud la realice el representante legal de la autoridad pública competente en estos servicios o una persona autorizada a tal efecto.
- o Que el código de servicio del permiso de circulación o la clasificación por criterios de utilización de la tarjeta ITV de los vehículos se corresponda con los servicios especiales nombrados. Si se optara por esta opción, no será necesaria la petición de autorización, ya que se contrastarán directamente los datos con los registros de la DGT.

19.Vehículos con matrícula extranjera.

Los vehículos registrados fuera de España no están clasificados según los criterios actuales de la etiqueta ambiental de la DGT. Por este motivo todos los vehículos extranjeros que cumplan los requisitos ambientales atendiendo a los diferentes periodos establecidos en el apartado 2 del Anexo 1 deben incluirse en el Listado para circular por las ZBE para obtener una autorización, para el caso de residentes empadronados en domicilio en la ZBE, en los siguientes casos.

Los requisitos para la incluirse de vehículos que cumplen los requerimientos para acceder, circular y estacionar a partir de la fecha de entrada en vigor de esta ordenanza son:

Los requisitos para la inclusión de vehículos que cumplen los requisitos para acceder, circular y estacionar a partir del 1/01/2030 son:

- o Turismos y furgonetas ligeras de gasolina matriculados a partir de enero de 2000, que deben cumplir con la norma Euro 3, y de diésel a partir de enero de 2006, que deben cumplir con las normas Euro 4 y 5.
- o Vehículos de más de 8 plazas y de transporte de mercancías, tanto de gasolina como de diésel, matriculados a partir de 2006.
- o Motocicletas y ciclomotores que responden a la Euro 2, matriculados desde 2003.
- o Los híbridos enchufables con menos de 40 km de autonomía, híbridos no enchufables, los vehículos de gas natural (GNC y GNL) y los de gas licuado del petróleo (GLP).
- o Los vehículos 100% eléctricos de batería (BEV), vehículos eléctricos conocidos como de autonomía extendida (REEV), híbridos enchufables (PHEV) con una autonomía mínima de 40km o vehículos de pila de combustible.

20. Vehículos relacionados con el montaje, desarrollo o celebración de eventos

Se podrán autorizar el acceso de vehículos relacionados con el montaje, desarrollo o celebración de eventos, ferias, pruebas deportivas o trabajos o instalaciones relacionadas.

A continuación, se expone de forma resumida la tipología de vehículos que podrán acceder, circular y estacionar en la ZBE con autorización expresa cuando no dispongan del correspondiente distintivo ambiental para el acceso y circulación a la zona ZBE que se detalla en el apartado 2 del Anexo 1 y que cumplan las condiciones siguientes:

Tipo de vehículo	Observaciones
Vehículos de residentes empadronados en un domicilio situado en la ZBE	La duración de estas autorizaciones tendrá carácter limitado al periodo de duración de la circunstancia acreditada

Tipo de vehículo	Observaciones
Vehículos para acceso esporádico de personas con movilidad reducida (PMR) .	A los vehículos de uso esporádico se les otorgarán las autorizaciones puntuales.
Vehículos a motor de profesionales cercanos a la edad de jubilación y soliciten dicha exención:	Autorización temporal con vigencia máxima hasta el 01/01/2036
Vehículos de transporte de mercancías .	Autorización temporal con vigencia máxima hasta el 31/12/2031
Vehículos de las empresas concesionarias de servicios públicos .	Se limitará la utilización de estas autorizaciones en el horario de la prestación de la actividad correspondiente. Estas autorizaciones tienen como vigencia máxima el período de vigencia de la concesión-contrato.
Vehículos del personal al servicio de las administraciones públicas	La duración y el horario de estas autorizaciones podrán variar en función de la necesidad y justificación del acceso.
Vehículos de servicios de emergencia y esenciales	Durante el tiempo indispensable para prestar el servicio.
Vehículos de servicio de transporte público	Solicitado por autoridad competente o por criterios de utilización de la tarjeta ITV.
Vehículos con matrícula extranjera	Aquellos que cumplan los requisitos ambientales.
Vehículos relacionados con el montaje, desarrollo o celebración de eventos	Durante el tiempo indispensable para prestar el servicio.

g) VEHÍCULOS QUE PRECISAN DE AUTORIZACIÓN MUNICIPAL LIMITADA DE ACCESO Y CIRCULACIÓN, Y SUS REQUISITOS.

Autorizaciones de acceso y circulación

Podrán solicitar autorización para ser incluidos dentro del Listado municipal de vehículos autorizados en las ZBE, los vehículos que no dispongan del correspondiente distintivo ambiental para el acceso y circulación a la zona ZBE que se detalla en el apartado 2 del Anexo 1 y que cumplan las condiciones siguientes:

7. Vehículos que transporten residentes dependientes empadronados (no siendo el vehículo de su propiedad).

Se considera persona dependiente la que se encuentra en una situación permanente o temporal que le impide llevar a cabo las actividades básicas de la vida diaria y, por tanto, necesita ayuda de otra u otras personas para a realizarlas. Esta condición debe acreditarse debidamente ante el Ayuntamiento. Asimismo, se incluyen en este grupo las personas mayores de 70 años y las menores de 12 años. Estos residentes podrán solicitar autorización de acceso para los vehículos de las personas que les asisten, se concede exclusivamente para circular y deben acceder al área restringida por el acceso autorizado.

Estas autorizaciones se podrán solicitar previamente, en el mismo momento o hasta 5 días después del acceso a la zona ZBE.

8. Vehículos vinculados con establecimientos o comercios.

Podrán solicitar autorización de acceso en los siguientes casos aportando la documentación que se detalla:

Los titulares de un comercio, empresa o establecimiento abierto al público, así como de despachos profesionales situados en el interior de la ZBE, para los siguientes vehículos:

d. Vehículos que son de su propiedad o de los que son conductores habituales debidamente acreditados.

e. Vehículos que poseen mediante contrato de leasing o renting, aportando copia del contrato en el que figuran como arrendatarios. De acuerdo con el artículo 11 de la Ley de Tráfico se comprobará que el residente consta debidamente inscrito en el Registro de vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico como conductor habitual del vehículo autorizado.

- f. Vehículos temporales en régimen de alquiler (arrendamiento a corto plazo): según la Orden INT/3215/2010, de 3 de diciembre, se consideran arrendamientos a corto plazo los que no están arrendados a esta persona física o jurídica por un tiempo superior a 3 meses dentro de un período de 12 meses consecutivos. En estos casos se aportará copia del contrato de arrendamiento en el que figura como arrendatario.

9. Vehículos de propietarios o arrendatarios de una plaza de garaje.

Podrán solicitar autorización de acceso en los siguientes casos aportando la documentación que se detalla:

Las personas físicas o jurídicas propietarias o arrendatarias de una plaza de garaje, cochera o similar en zona ZBE podrán solicitar autorización de acceso para los vehículos correspondientes. El titular debe presentar la siguiente documentación:

- c. Si es propietario, la escritura de propiedad donde constan la ubicación y, en su caso, el número de plaza de garaje.
- d. Si es arrendatario, el contrato de arrendamiento suscrito por el propietario, y la autorización tendrá una duración temporal en función de la vigencia del contrato.

Los administradores y propietarios de los aparcamientos para uso compartido deberán enviar a la autoridad municipal competente una lista de los vehículos usuarios del parking, con los siguientes datos y documentos:

- e. Escritura de la propiedad
- f. DNI de la persona usuaria
- g. Nombre y apellidos la persona usuaria
- h. La matrícula del vehículo de la persona usuaria

10. Vehículos de propietarios de inmuebles no empadronados en zona ZBE.

Podrán solicitar autorización de acceso en los siguientes casos aportando la documentación que se detalla:

Los propietarios de un inmueble situado en el interior de la ZBE pueden solicitar autorización de acceso para los siguientes vehículos:

- c. Vehículos que sean de su propiedad o de los que sean conductores habituales debidamente acreditados.

- d. Vehículos que posean mediante contrato de leasing o renting, aportando copia del contrato en el que figuran como arrendatarios. De acuerdo con el artículo 11 de la Ley de Tráfico se comprobará que el residente consta debidamente inscrito en el Registro de vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico como conductor habitual del vehículo autorizado.

Si se trata de un coche de alquiler a corto plazo el titular deberá solicitar una autorización para circular por la ZBE correspondiente a su vivienda sin vincularlo inicialmente a una matrícula, si bien con cada contrato de alquiler a corto plazo debe enviar al Ayuntamiento el contrato de alquiler correspondiente, cuyo titular debe coincidir con el de la autorización ZBE.

11. Vehículos de clientes con pernoctación en establecimientos hoteleros o similares.

Sus administradores deberán enviar al Ayuntamiento una lista de los vehículos correspondientes a los clientes con pernoctación, solo cuando su vehículo no disponga del distintivo ambiental correspondiente, en la que se indiquen los siguientes datos:

- e. DNI/NIE/pasaporte del cliente
- f. Nombre y apellidos del cliente
- g. Matrícula del vehículo
- h. Fecha de entrada y salida del hotel

En cualquier momento el Ayuntamiento puede solicitar al establecimiento la acreditación de que los titulares autorizados son clientes. Estas autorizaciones se conceden exclusivamente para circular con el fin de realizar operaciones de carga y descarga de equipaje y deben acceder al área restringida por el acceso autorizado.

Estas autorizaciones se podrán solicitar previamente, en el mismo momento o hasta 5 días después del acceso a la zona ZBE.

12. Vehículos vinculados a obras:

Los titulares de autorizaciones de acceso previstos en los apartados 1.a): residentes empadronados en domicilio en la ZBE; 2.c): titulares de establecimientos o comercios; 2.d): propietarios o arrendatarios de plaza de garaje; 2.e): propietarios de inmuebles no empadronados en zona ZBE; 2.f): establecimientos hoteleros o similares, deberán solicitar autorización temporal de acceso para los vehículos de las empresas que realizan obras en sus inmuebles ubicados en la zona ZBE, con un máximo de 3 vehículos. Si se justifica la necesidad el número máximo de vehículos se podría aumentar. A estos efectos, se comprobará que tiene otorgada la correspondiente licencia municipal de obras y tasas pagadas.

El período de vigencia de esta autorización será como máximo el autorizado por el órgano competente en materia de ocupación de vía pública. Asimismo, estas autorizaciones se concederán exclusivamente para circular y tendrán que acceder al área restringida por el acceso controlado.

Tipo de vehículo	Observaciones
Vehículos que transporten residentes dependientes empadronados (no siendo el vehículo de su propiedad)	Se incluyen en este grupo las personas mayores de 70 años y las menores de 12 años. Estos residentes pueden solicitar autorización de acceso para los vehículos de las personas que les asisten.
Vehículos vinculados con establecimientos o comercios.	La duración de estas autorizaciones tendrá carácter limitado al período de duración de la circunstancia acreditada
Vehículos de propietarios o arrendatarios de una plaza de garaje	La duración de estas autorizaciones tendrá carácter limitado al período de duración de la circunstancia acreditada
Vehículos de propietarios de inmuebles no empadronados en zona ZBE	La duración de estas autorizaciones tendrá carácter limitado al período de duración de la circunstancia acreditada
Vehículos de clientes con pernoctación en establecimientos hoteleros o similares	Sus administradores deben enviar al Ayuntamiento una lista de los vehículos correspondientes con el fin de realizar operaciones de carga y descarga de equipaje.
Vehículos vinculados a obras	El período de vigencia de esta autorización será como máximo el autorizado por el órgano competente.

h) VEHÍCULOS AUTORIZADOS DE FORMA EXCEPCIONAL QUE NO PRECISAN AUTORIZACIÓN MUNICIPAL

Autorizaciones de acceso, circulación y estacionamiento

Se incluirán dentro del Listado municipal de vehículos autorizados en las ZBE, sin necesidad de solicitar autorización por disponer de la información correspondiente facilitada por la DGT, los vehículos que no dispongan del correspondiente distintivo ambiental para el acceso, circulación y estacionamiento en la zona ZBE que se detalla en el apartado 2 del Anexo 1 y que cumplan las condiciones siguientes:

3. Vehículos de residentes empadronados en un domicilio situado en la ZBE:

En el caso que los vehículos sean de su propiedad o de los que sean conductores habituales debidamente acreditados en DGT.

Si de forma excepcional, y siempre que sea para una duración inferior a 3 meses dentro de un período de 12 meses consecutivos, requieran un coche de sustitución se les podrá autorizar este uso. En estos supuestos el interesado debe comunicarlo previamente a la Administración.

La duración de estas autorizaciones podrá tener carácter indefinido, con renovación periódica cada 5 años sujeta en todo caso a la vigencia de la residencia en estas áreas y mientras sigan en vigor los documentos que acrediten la titularidad o posesión del vehículo. Asimismo, cuando los beneficiarios de estas autorizaciones dejen de cumplir los requisitos para su otorgamiento se comprometen a comunicarlo al Ayuntamiento lo antes posible.

Estas autorizaciones se renovarán automáticamente cuando el ayuntamiento disponga de los medios informáticos necesarios para poder llevarlo a cabo.

4. Vehículos históricos: Los vehículos debidamente acreditados como históricos según el RD 892/2024.

A continuación, se expone de forma resumida la tipología de vehículos que podrán acceder, circular y estacionar en la ZBE sin autorización expresa cuando no dispongan del correspondiente distintivo ambiental para el acceso y circulación a la zona ZBE que se detalla en el apartado 2 del Anexo I.

Tipo de vehículo	Observaciones
Vehículos de residentes empadronados en un	Para vehículos debidamente acreditados en DGT

domicilio situado en la ZBE	
Vehículos históricos	Para vehículos debidamente acreditados según RD 892/2024

3.2. Autorizaciones de acceso y circulación

Se incluirán dentro del Listado municipal de vehículos autorizados en las ZBE, sin necesidad de solicitar autorización los siguientes vehículos:

4. Vehículos que acudan a aparcamientos de uso público (ya sean municipales o privados) que no dispongan del correspondiente distintivo ambiental para el acceso, circulación y estacionamiento en la zona ZBE que se detalla en el apartado 2 del Anexo I

La entrada al aparcamiento público se ha de realizar como máximo en un periodo de 15 minutos desde el acceso a la ZBE. Si no fuera posible la entrada al aparcamiento público también se dispone de 15 minutos para salir de la ZBE.

5. Vehículos de personas con movilidad reducida que dispongan de tarjeta.

Para las personas que dispongan de una tarjeta de aparcamiento para personas con movilidad reducida, se procederá de la siguiente forma:

- o Se asignará una autorización para circular un vehículo habitual por la ZBE hasta la fecha de caducidad de la tarjeta. Estas autorizaciones se conceden para circular y aparcar haciendo visible la tarjeta de movilidad reducida en el vehículo, y otorgan acceso a toda la ZBE.

6. Vehículos municipales al servicio del personal del ayuntamiento

Se trata de los vehículos de titularidad municipal que se encuentran al servicio de los trabajadores del ayuntamiento de Lorca

Tipo de vehículo	Observaciones
------------------	---------------

Vehículos de clientes de aparcamientos subterráneos públicos	Para vehículos que se limiten a acceder a estas instalaciones. La entrada al aparcamiento público se ha de realizar como máximo en un periodo de 30 minutos desde el acceso a la ZBE y se debe acceder y salir del área restringida por el acceso autorizado. Si no fuera posible la entrada al aparcamiento público también se dispone de 30 minutos para salir de la ZBE por la salida autorizada. En la página web municipal se establecerán los documentos gráficos que identifiquen los recorridos para acceder y salir de la ZBE.
Vehículos de personas con movilidad reducida que dispongan de tarjeta.	Hasta la fecha de caducidad de la tarjeta para el vehículo habitual.
Vehículos municipales al servicio del personal del ayuntamiento	La duración de estas autorizaciones tendrá carácter limitado al período de duración de la circunstancia acreditada

XI. ANEXO III. proyecto técnico de la zona de bajas emisiones

PROYECTO DE
ZONA DE BAJAS EMISIONES DE LORCA

(ADAPTADO AL REAL DECRETO 1052/2022 POR EL QUE SE REGULAN LAS
ZONAS DE BAJAS EMISIONES)

Noviembre de 2024
ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN	62
1.1.	Ley de Transición energética y Guía Metodológica MITMA	63
1.2.	Alineación con los objetivos propuestos por el Real Decreto 1052/2022	65
2.	DEFINICIÓN DEL ÁMBITO DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES	65
3.	CARACTERIZACIÓN DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES	68
3.1.	Caracterización socioterritorial	68
3.1.1.	Análisis demográfico	68
3.1.2.	Nivel de renta	69

3.1.3. Actividad económica	70
3.2. Análisis de movilidad	72
3.3. Autoridades responsables	74
4. ANÁLISIS DE COHERENCIA CON LA PLANIFICACIÓN VIGENTE	75
4.1. Planificación sobre el clima (PAES y PACES)	75
4.2. PMUS	76
5. NATURALEZA Y EVALUACIÓN DE LA CONTAMINACIÓN	81
5.1. Evaluación de las inmisiones	81
5.1.1. Calidad del aire	81
5.1.2. Ruido	87
6. ORIGEN DE LAS EMISIONES CONTAMINANTES	89
6.1. Principales fuentes de emisión de contaminantes	89
6.2. Caracterización del parque circulante	90
7. OBJETIVOS A CONSEGUIR	92
8. MEDIDAS DE MEJORA DE LA CALIDAD DEL AIRE Y MITIGACIÓN DE EMISIONES DE CAMBIO CLIMÁTICO	93
8.1. Listado de medidas vinculadas a la ZBE y calendario de aplicación	93
8.1.1. Regulación en base al distintivo ambiental de los vehículos	93
8.1.2. Medidas complementarias	94
8.2. Análisis de alternativas a las restricciones absolutas	97
8.3. Justificación del ámbito territorial y del espacio temporal	100
8.4. Justificación de la conformidad de las restricciones de acceso, circulación y aparcamiento con la normativa	101
8.5. Estimación de la mejora de la calidad del aire y mitigación de las emisiones de gases de efecto invernadero	103
8.5.1. Metodología	103
8.5.2. Estimación de la reducción de emisiones	104
8.5.3. Estimación de la reducción de inmisiones	105
9. SISTEMA DE CONTROL DE ACCESOS, CIRCULACIÓN Y ESTACIONAMIENTO	111
10. ANÁLISIS JURÍDICO	111
11. MEMORIA ECONÓMICA	113
11.1. Costes de implantación	114
11.2. Impacto presupuestario y económico	114
11.3. Análisis de las consecuencias en la competencia y el mercado	115
11.4. Consecuencias del establecimiento de las ZBE para los grupos sociales de mayor vulnerabilidad	116
11.4.1. Análisis de impacto general	116
11.4.2. Análisis del impacto sobre furgonetas y camiones de pequeño tamaño	116
12. ANÁLISIS DE IMPACTO SOCIAL.	120
13. PROCEDIMIENTOS PARA EL SEGUIMIENTO DE SU CUMPLIMIENTO Y REVISIÓN	121
14. PLAN DE COMUNICACIÓN, PARTICIPACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN	121

INTRODUCCIÓN

El Proyecto de Zona de Bajas Emisiones que aquí se expone incluye todo el contenido exigido en el en el anejo 1 del REAL DECRETO POR EL QUE SE REGULAN LAS ZONAS DE BAJAS EMISIONES de 21 de abril de 2022. Su contenido coincide en gran medida con otros documentos previos como:

- “Recomendaciones para proyectos de Zonas de Bajas Emisiones en el marco de las ayudas a Ayuntamientos asociadas a la Inversión 1 del Componente 1 del Plan de Recuperación, Zonas de bajas emisiones y transformación del transporte urbano y metropolitano”.
- “Directrices para la creación de zonas de bajas emisiones (ZBE) del MITMA y FEMP. 2021”.

Las consecuencias del tráfico rodado en las ciudades son ya bien conocidas por todos. Organismos como la Organización Mundial de la Salud han alertado de que el 99% de la población mundial está expuesta a unos niveles de

contaminación que suponen un alto riesgo de problemas de salud asociados, como enfermedades cardíacas, enfermedad pulmonar obstructiva crónica, accidentes cerebrovasculares, distintos tipos de cáncer y neumonía, entre otras (OMS, 2021) 19. Al respecto, la Agencia Europea de Medio Ambiente estima más de 30.000 muertes prematuras anuales en España a causa de la mala calidad del aire (EEA, 2020) 20. A pesar de la diversidad de fuentes de emisión, el tráfico rodado sigue representando un riesgo para la salud pública y afecta de forma directa a la exposición de la población urbana a los contaminantes del aire. Además, el clima, la elevada radiación solar, la topografía y la densidad característica de las ciudades españolas acentúan los efectos negativos de la contaminación atmosférica en nuestro país²¹. El tráfico también es la fuente principal del ruido en el entorno urbano, representando un total el 80% de la contaminación acústica existente, con consecuencias negativas por una exposición excesiva y habitual, como pueden ser la depresión, la ansiedad, el aumento del riesgo de padecer enfermedades crónicas y un mayor riesgo de sufrir accidentes ²². De igual manera, la elevada presencia del vehículo privado en la ciudad está relacionada con accidentes de tráfico y patrones de movilidad más sedentarios y sus consecuencias derivadas en la salud de la población. A partir de la evidencia científica de los riesgos de salud pública asociados al tráfico rodado y de forma paralela a la necesidad de abordar el reto de Cambio Climático de forma integral en las ciudades, así como la creciente sensibilización sobre la prevención y promoción de entornos urbanos más saludables, la reducción del espacio dedicado al vehículo privado en las ciudades se ha convertido en una prioridad compartida por múltiples agentes.

En este contexto, las Zonas de Bajas Emisiones son una medida de movilidad sostenible para la reducción del tráfico en la ciudad. Si bien una Zona de Bajas Emisiones (ZBE - o LEZ en sus siglas en inglés: Low Emission Zone) se define en el Real Decreto como un área delimitada en la ciudad donde se restringe o limita el acceso a vehículos en base a su clasificación ambiental, este tipo de áreas son “una oportunidad de recuperación del espacio público, como espacio de convivencia saludable, sostenible, seguro e inclusivo”.

El objetivo final es la reducción del tráfico y de la presencia del vehículo motorizado en el espacio público, asumiendo el concepto de “tráfico a motor necesario”, es decir, manteniendo estrictamente los desplazamientos realizados por los servicios públicos, emergencias, mensajería y distribución de mercancías, el reparto domiciliario, el acceso a garajes o aparcamientos, servicios a hoteles, acceso a personas con movilidad reducida o el transporte de mercancía por residentes y profesionales, principalmente. Así, de esta forma la Zona de Bajas Emisiones se entiende como una oportunidad adicional para seguir avanzando

19 Organización Mundial de la Salud. Air pollution data portal. The global health observatory.

20 Agencia Europea de Medio Ambiente (EEA) (2020).

21 Querol et al. (2006). Calidad del aire urbano, salud y tráfico rodado. Instituto de Ciencias de la Tierra “Jaume Almera”, CSIC. Fundación Gas Natural.

22 Díaz, de la Osa y Linares (2017). Ruido de tráfico, problema de salud pública. Salud y Ciencia. Revista FIAPAS de la Confederación Española de Familias de Personas Sordas. No. 162.

en un modelo de ciudad más sostenible y saludable que promueva la movilidad activa y la reducción de la presencia del vehículo privado en el espacio público, para la recuperación de éste como espacio de convivencia sostenible, saludable, seguro e inclusivo.

Por lo que se refiere a nivel estatal, en la web siguiente se ofrece información sobre las ZBE en funcionamiento: <https://zonabajasemisiones.es/#/>

Por otro lado, las zonas de Bajas Emisiones es una solución bastante extendida en Europa, principalmente en Alemania, Italia, Reino Unido y Países Escandinavos, estando recogidas las distintas regulaciones en la web patrocinada por la unión europea: <https://es.urbanaccessregulations.eu/>
Ley de Transición energética y Guía Metodológica MITMA

La Ley de Cambio Climático²³ obliga a todas las ciudades españolas de más de 50.000 habitantes a establecer Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) urbanas como medida esencial para la mejora de la calidad del aire y, en consecuencia, para conseguir un ambiente más saludable para la ciudadanía. El establecimiento de este tipo de zonas en estos municipios deberá realizarse antes del 2023 y será necesaria la articulación de distintas medidas a favor de una movilidad sostenible y saludable, además de las restricciones y regulaciones de tráfico previstas.

Estas zonas han sido implementadas en varias ciudades en Europa y España progresivamente, pero es el pasado agosto de 2021 cuando el MITMA en su orden TMA/892/2021, de 17 de agosto, cuando se aprobaron las bases reguladoras para el "Programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano", en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia - Next Generation EU (Gobierno de España, 2020). En este programa, y alineado con la convocatoria de las ayudas, la definición completa de Zona de Bajas Emisiones es la siguiente:

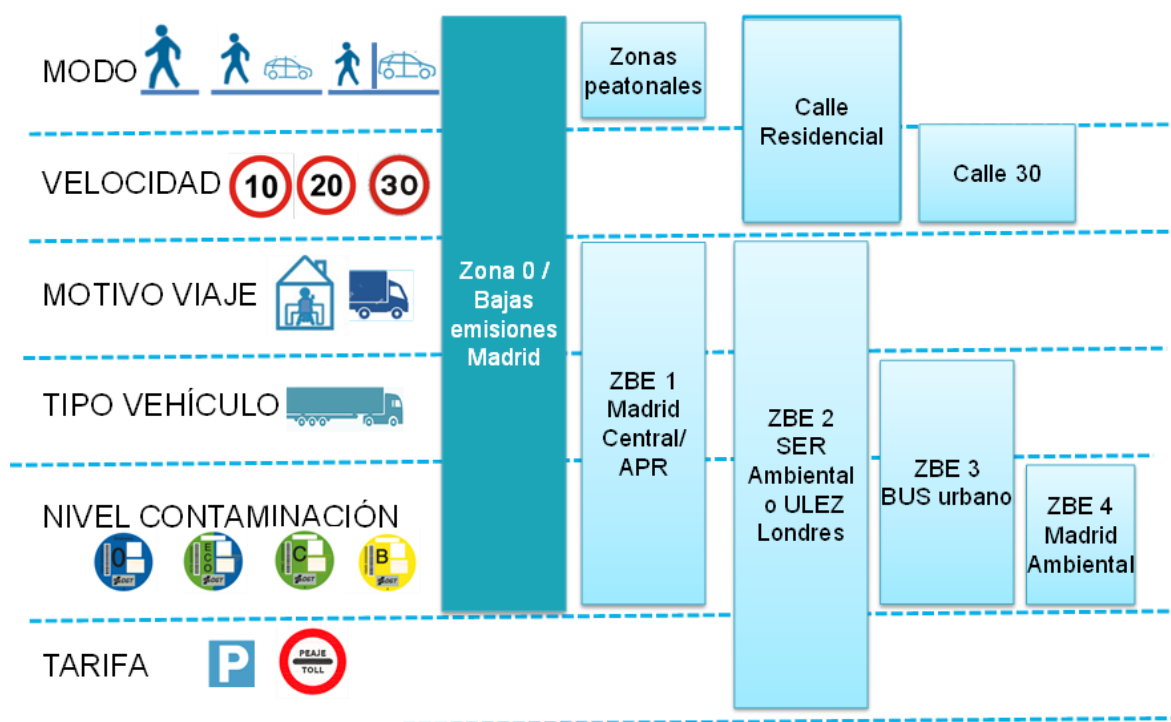
El ámbito delimitado por una Administración Pública, en ejercicio de sus competencias, dentro de su territorio, de carácter continuo, dentro del que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto 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.

Además, el Boletín Oficial del Estado (BOE) número 121, de 21/05/2021, recogía en el Título IV (Movilidad sin emisiones y transporte), artículo 14 (Promoción de movilidad sin emisiones) que:
"los municipios de más de 50.000 habitantes y los territorios insulares, así como los municipios de más de 20.000 habitantes que superen los valores límite de los contaminantes regulados (...) 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: a) El establecimiento de zonas de bajas emisiones antes de 2023..."

Dentro de esta definición se pueden encontrar múltiples regulaciones y medidas para la limitación de accesos de vehículos a ciertas zonas de la ciudad. No obstante, la promoción e implementación de las ZBE requiere de la adaptación al contexto local y ser adaptada a las condiciones urbanas.

²³ Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

Por ello, para conseguir una ZBE efectiva, es necesario trabajar de forma transversal en la regulación de las restricciones, las políticas de sanción, la tecnología para el control y la información y la comunicación y divulgación, para que la ciudadanía pueda adaptarse y modificar su comportamiento consecuentemente. Por otra parte, también es importante rediseñar los espacios urbanos para calmar y pacificar el tráfico, creando espacios seguros para la movilidad activa, es decir, desplazamientos a pie o en bicicleta, principalmente, además de otros modos de transporte de bajas emisiones, como pueden ser patinetes, motos o coches eléctricos. Las restricciones de acceso según la tipología de vehículos se combinan con otros tipos, como puede verse en la siguiente ilustración:



Las dos primeras, según el modo de desplazamiento y la velocidad, son las basadas exclusivamente en criterios de movilidad. Así, se distingue entre aquellas vías en las que prácticamente únicamente pueden circular peatones (zonas peatonales), aquellas que segregan el espacio para cada modo (calles 30) y en las conviven y coexisten los distintos modos de transporte (calles residenciales). A cada tipo le corresponde una máxima velocidad de circulación.

Además de estas regulaciones, progresivamente se han ido añadiendo en las ciudades otras según motivo de viaje (dejar acceder sólo a residentes y carga y descarga, por ejemplo) tipo de vehículo (limitación de circulación a los vehículos de gran tonelaje), o etiqueta ambiental. Un ejemplo claro de esta combinación de regulaciones sería Madrid Central. Como regulaciones casi exclusivamente de carácter ambiental sería, por ejemplo, la limitación de circulación de vehículos tipo A que se contempla en la Estrategia Madrid

360 del Ayuntamiento de Madrid y la ZBE del Área Metropolitana de Barcelona.

También está la regulación según tarifa (aparcamiento regulado o peaje) que modula el importe según el nivel de contaminación de los vehículos, como por ejemplo el SER de Madrid.

Por último, las zonas peatonales son, sin duda, la Zona de Bajas Emisiones más efectiva, pues la limitación de acceso a vehículos motorizados es prácticamente total.

Alineación con los objetivos propuestos por el Real Decreto 1052/2022
Este proyecto tiene en cuenta los objetivos planteados en el RD 1052/2022, y que están centrados en la mejora de la calidad del aire, la reducción de la contaminación acústica, la mitigación del cambio climático, la mejora de la salud de la ciudadanía y la calidad de vida urbana. Para ello se promueve una movilidad más sostenible e inclusiva con menor impacto en la calidad del medio ambiente sonoro, fomentando la movilidad activa y la recuperación del espacio público, así como la mejora de la seguridad vial y la pacificación del tráfico.

En relación con los objetivos de mejora de calidad del aire, este proyecto promueve una serie de medidas que permiten mejorar la situación actual, garantizando así el cumplimiento de los valores límite propuestos por la UE para 2030, y con el objetivo de alcanzar los propuestos por la Organización Mundial de la Salud²⁴ a medio plazo.

También se incluyen medidas, que en conjunto con el resto de planes estratégicos en materia de movilidad y medio ambiente, permitirán un trasvase modal hacia medios más sostenibles, priorizando la movilidad activa y el transporte público. Entre estas se incluyen restricciones de acceso, circulación y estacionamiento según el potencial contaminante. Este proyecto también tiene en cuenta la necesidad de facilitar medidas de participación de los diferentes agentes sociales, con el objetivo de implantar una ZBE con el mayor consenso posible de la ciudadanía.

También se prevén las exigencias de señalización y el régimen sancionador aplicable, remitiendo a la normativa de tráfico a estos efectos.

DEFINICIÓN DEL ÁMBITO DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES

La Ley de Cambio Climático y Transición Energética fija como objetivo establecer ZBE en todas las ciudades de más de 50.000 habitantes antes del 2023. Esto implica un mínimo de 149 ciudades y afecta al 53 % de población. Además, la línea de actuación «Zonas de bajas emisiones y transformación del transporte urbano y metropolitano» se enmarca en la componente 1 «Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos» del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de España.

Por lo que se refiere al ámbito de restricción, si bien la legislación vigente no prevé ningún ámbito mínimo, se ha adoptado un ámbito reducido, casco antiguo, zona central y entornos sensibles. La ZBE debe presentar criterios de circulación más restrictivos y permitir únicamente la circulación a vehículos con distintivo 0 (eléctricos e híbridos enchufables). En este caso, se pueden plantear moratorias temporales para los residentes de la ZBE.

24 OMS 2021. WHO global air quality guidelines. Particulate matter (PM2.5 and PM10), ozone, nitrogen dioxide, sulfur dioxide and carbon monoxide.

En estos ámbitos reducidos es importante que las restricciones de circulación de vehículos sean una herramienta necesaria para favorecer entornos urbanos más habitables y seguros en su conjunto. Es decir, se entiende como una condición necesaria para recuperar espacio público ciudadano y alcanzar objetivos relacionados con la movilidad saludable, equitativa y sostenible en ámbitos como los centros urbanos, las zonas sensibles o los puntos de concentración de población vulnerable.

Esta ZBE tiene un objetivo doble: alcanzar una reducción en el uso del vehículo privado y reformar el espacio público para avanzar hacia una movilidad más sostenible, segura y limpia.

Teniendo en cuenta estas consideraciones, la implantación de la Zona de Bajas Emisiones adoptada por el Ayuntamiento de Lorca ha establecido un área formada por dos zonas claramente diferenciadas dentro del municipio en área urbana, de acuerdo con la delimitación establecida en plano adjunto.

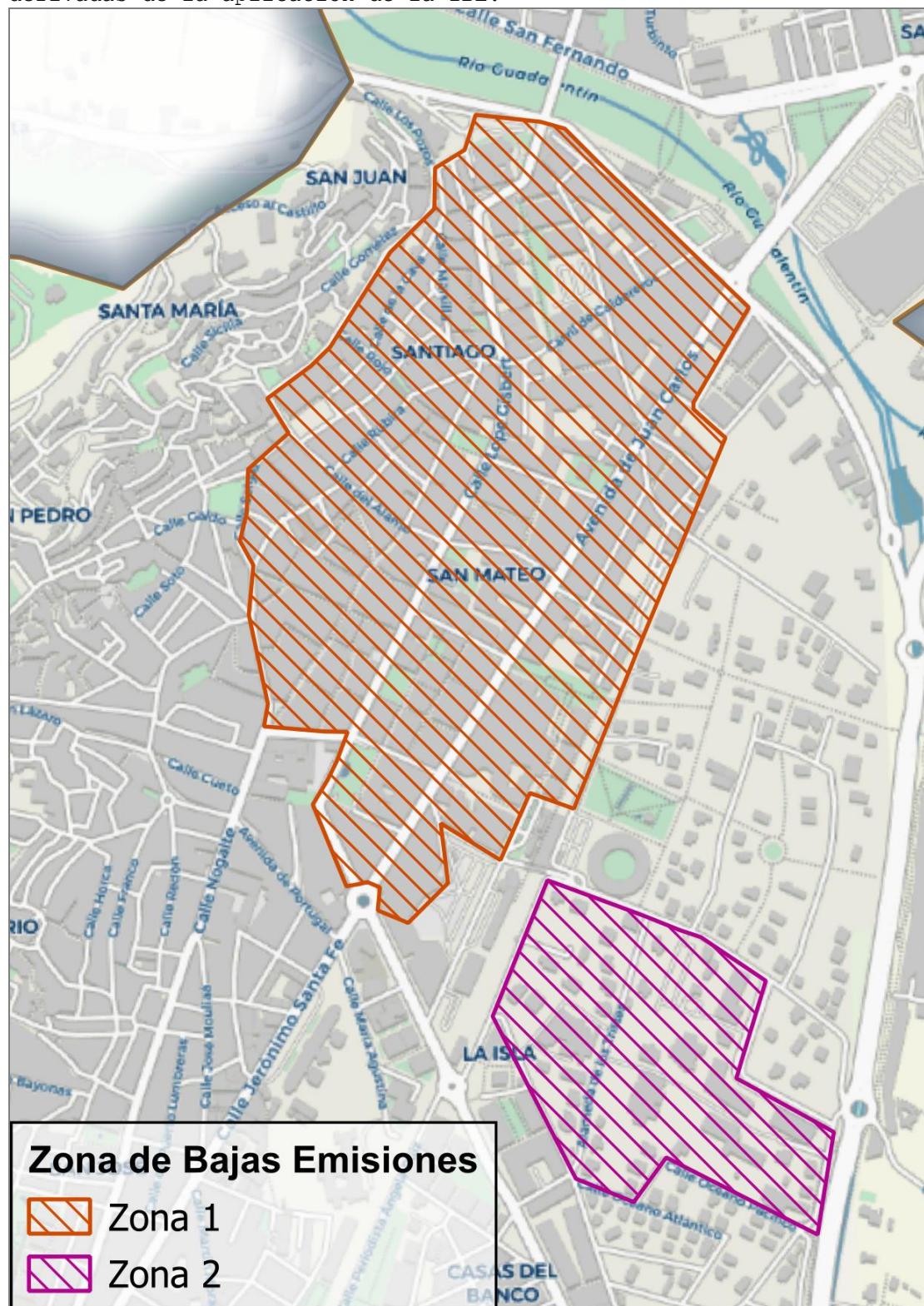
Zona 1. La zona principal quedará delimitada por las siguientes vías y coincide en buena medida con el ámbito de restricción de acceso definido en el PMUS:

- Alameda Jiménez Díaz
- Travesía de la Constitución
- Plaza de Carruajes
- Alameda de Menchirón
- Calle de Santa Paula
- Calle Príncipe Alfonso
- Plaza del Negrito
- Cuesta de San Francisco
- Calle Alfonso X el Sabio
- Calle Fernando el Santo
- Calle Selgas
- Calle Corregidor
- Calle de la Zapatería
- Camino de los Pozos
- Calle del Gigante
- Calle Puerta de Gines
- Avenida Santa Clara
- Calle Molins de Rei
- Calle Saint Fono
- Calle Miguel Ángel Blanco Garrido

Zona 2. La otra zona engloba varias infraestructuras dotacionales educativas, deportivas y de salud delimitada por las siguientes vías:

- Alameda Rafael Méndez
- Alameda José Fernández Corredor
- Calle Poeta Para Vico
- Calle Océano Pacífico
- Calle Océano Atlántico
- Alameda Doctor Gimeno Baduell

Por este perímetro sí se podrá circular sin que afecten las restricciones derivadas de la aplicación de la ZBE.



CARACTERIZACIÓN DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES

Caracterización socioterritorial

En la siguiente tabla se resume la caracterización socioterritorial de la Zona de Bajas Emisiones de Lorca, fruto de los análisis efectuados en los apartados sucesivos.

Zona de Bajas Emisiones (ZBE)

INDICADOR	Zona 1	Zona 2	Total ZBE
Área	39,2 ha	10,7 ha	49,9 ha
Perímetro	2.892 m	1.479 m	4.371 m
Población residente	10.144	97	10.241
Por rangos de edad: < 19 años	2.045	19	2.064 (20,2%)
20 - 64 años	6.388	57	6.445 (62,9%)
> 65 años	1.711	21	1.732 (16,9%)
Hombres	5.061	47	5.108 (49,9%)
Mujeres	5.083	50	5.133 (50,1%)
Superficie de actividad comercial (% en ZBE / casco urbano)	73.903	0	73.903 m2 (28,1%)
Superficie de actividad de oficinas (% en ZBE / casco urbano)	29.871	23	29.894 m2 (51,6%)
Superficie hostelería y hospedaje (% en ZBE / casco urbano)	11.568	3.933	15.501 m2 (32,9%)
Nivel de renta bruta (promedio)	47.179 €	52.596 €	47.217 €

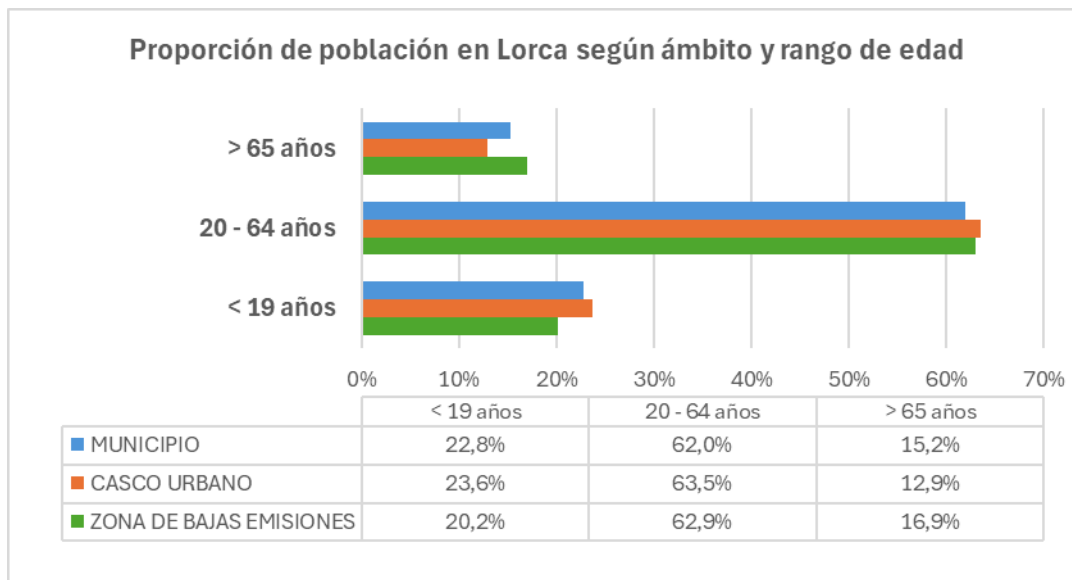
3.1.1.1. Análisis demográfico

Se utilizan los datos publicados por el Instituto Nacional de Estadística (INE), de población a nivel de sección censal, para estimar la población que recae dentro de la Zona de Bajas Emisiones. Concretamente, se promedia el número de habitantes por hogar dentro de cada sección censal utilizando los datos catastrales de número de viviendas de la infraestructura de datos espaciales europea INSPIRE.

Tal y como se veía en el resumen estadístico, la ZBE afecta a un total de 10.241 residentes, lo cual supone un 10,5% del total de la población municipal y un 16,0% de la población contenida en el casco urbano de la ciudad (distrito 01). Este ámbito supone un espacio central de la ciudad que supera los 200 habitantes/ha, como suele ser habitual en zonas de ensanche y cascos históricos de otras ciudades españolas.

Si se observa su distribución por edades, no se evidencia un gran contraste entre esta zona y el resto del municipio, aunque sí que el espacio a

regular tiene una tasa de envejecimiento ligeramente más elevada. Así, la proporción de la población menor de 19 años tiene un porcentaje del 20,2% en el ámbito de la ZBE, frente al 22,8% en el global municipal y el 23,6% presente en el casco urbano. En relación con la población entre 20 y 64 años, los porcentajes son muy similares, entre un 62-64%. Finalmente, la población mayor de 65 años supone un 16,9% en la ZBE, frente al 15,2% que supone en toda Lorca y al 12,9% dentro del casco urbano.

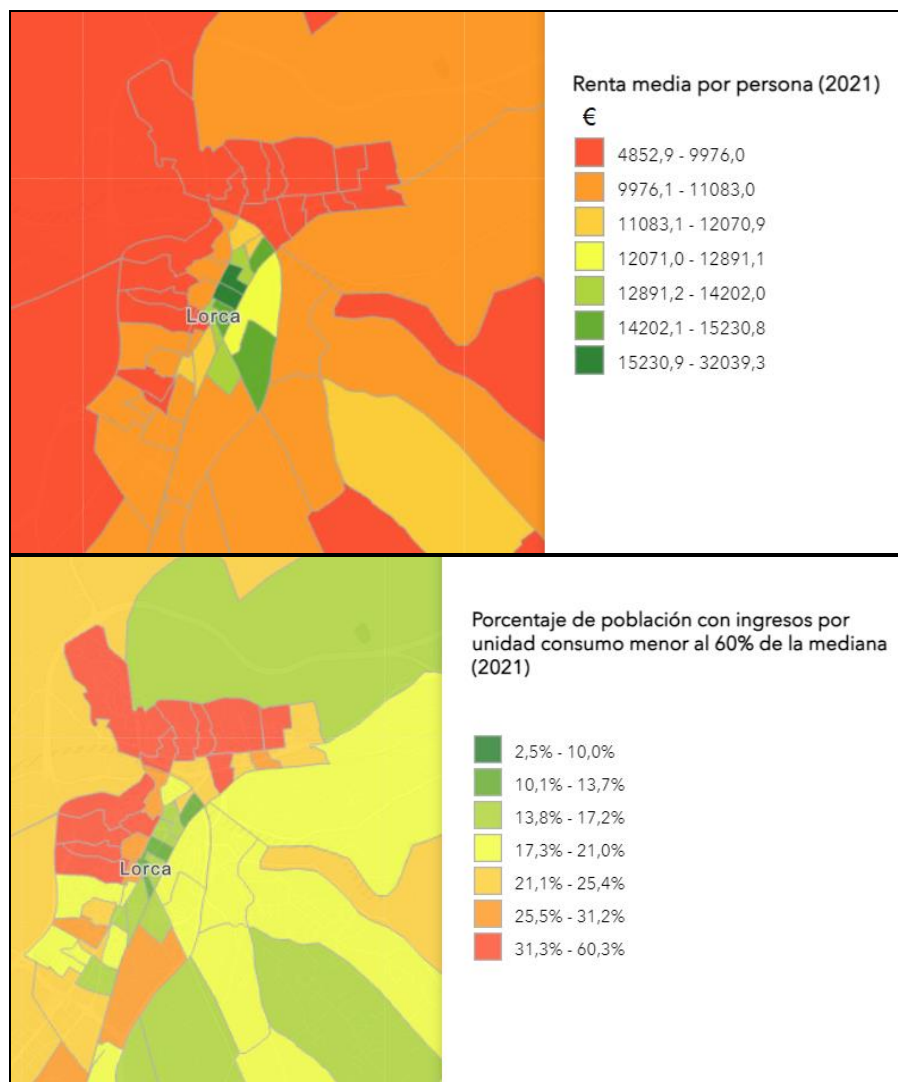


3.1.1.2. Nivel de renta

Se emplean los datos proporcionados por el INE mediante el Atlas de Distribución de Renta de los Hogares. Los ingresos se obtienen para cada hogar, y la recogida de datos se realiza a partir de peticiones anuales estandarizadas a las distintas agencias tributarias colaboradoras.

En la ZBE, la renta bruta mínima registrada en un hogar es de 23.416€, la máxima de 65.532€ y la media de 47.217€. La zona 2 tiene un nivel de renta significativamente superior al promedio de la zona 1 (52.596€ y 47.179€, respectivamente), aunque ambas zonas superan de manera notable el promedio de renta bruta de los hogares del casco urbano (38.490€) y del total del municipio (36.777€).

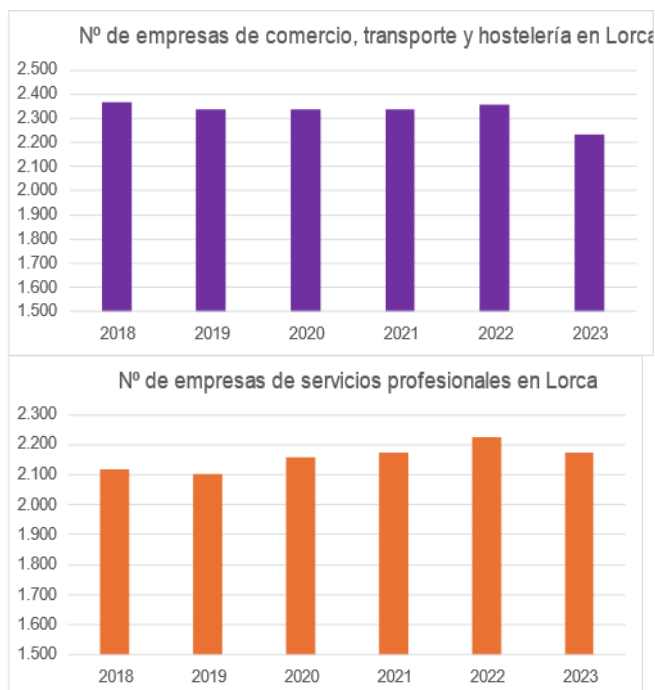
La ZBE abarca en su mayoría zonas con mayor nivel de renta, atendiendo a la renta media por persona. A su vez, este ámbito incluye en su mayoría zonas con un bajo porcentaje de población con bajos ingresos, si se observa el porcentaje de población con ingresos por unidad de consumo menor al 60% de la mediana.



Fuente: INE. Atlas de Distribución de Renta de los Hogares 2021

3.1.3. Actividad económica

Según el Directorio Central de Empresas (DIRCE), el número total de empresas emplazadas en Lorca alcanzó la cifra de 5.570 en 2023. Un 40% corresponden a empresas de comercio, transporte y hostelería, mientras que otro 39% son empresas de servicios profesionales. En los últimos seis años, el parque empresarial se ha mantenido relativamente constante, aunque se aprecia una ligera tendencia en descenso del comercio, transporte y hostelería, y ligeramente al alza de los servicios profesionales.



Fuente: Directorio Central de Empresas (DIRCE). INE.

Analizando los datos de establecimientos procedentes del Catastro, se contabilizan 2.530 clasificados como comerciales (principalmente, de venta al por menor), con una superficie de más de 40 Ha en todo el municipio. En la Zona de Bajas Emisiones delimitada se ubica un 26% de los establecimientos comerciales, y un 17% de su superficie. Destacan los comercios al por menor y, en menor medida, los supermercados.

Respecto a los establecimientos del sector Hoteles, Restaurantes y Catering (HORECA), éstos suman más de 500 en el municipio, abarcando la ZBE una quinta parte de éstos. Respecto a la superficie que ocupan, llegan a las 11 Ha en el municipio; el 14% recae en la ZBE.

Por último, de los 1.214 establecimientos de oficinas de servicios profesionales (casi 15 Ha) que el Catastro cuenta en el municipio, un 23% se encuentra en la ZBE (lo que supone un 17% de su superficie).

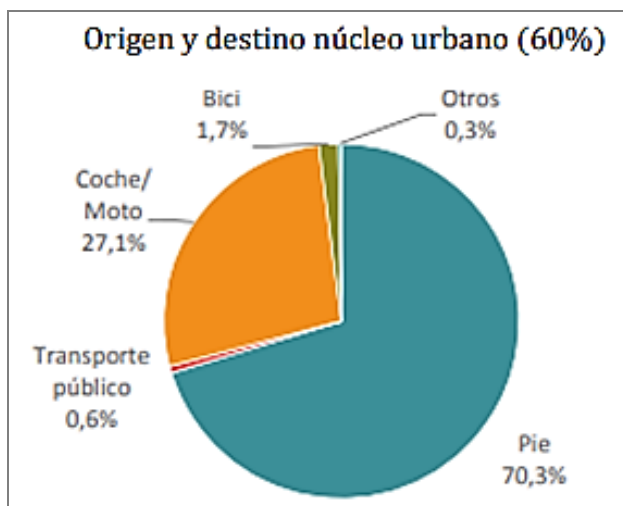
Ámbito	Tipo de establecimiento	Comercios	HORECA	Oficinas (servicios profesionales)
Lorca	Nº establecimientos	2.530	507	1.214
	Superficie (Ha)	43	11	15
Zona 1	Nº establecimientos	649	90	282
	Superficie (Ha)	73.903	11.568	29.871
Zona 2	Nº establecimientos		8	1
	Superficie (Ha)		3.933	23
TOTAL ZBE	Nº establecimientos	649	98	283
	% respecto al municipio	26%	19%	23%
	Superficie (Ha)	73.903	15.501	29.894
	% respecto al municipio	17%	14%	20%

En conclusión, la ZBE definida (principalmente la Zona 1) es un centro atractor de actividades comerciales, hoteleras y de servicios. De los 1.675 km² de superficie que supone el término municipal, sólo un 0,03% se define como ZBE -un 7,5% de la superficie del casco urbano-. Esta pequeña fracción del territorio concentra aproximadamente un 24% de establecimientos comerciales, de servicios profesionales y del sector HORECA (aprox. un 17% de su superficie).

Análisis de movilidad

La Zona de Bajas Emisiones ocupa un espacio de 0,49 km², lo que representa una notable superficie de la zona urbana de Lorca (un 10%). Aunque la zona principal se localiza en el casco antiguo, donde gran cantidad de calles tienen una sección estrecha, aún supone el origen o destino de 8.700 viajes diarios, un 7,7% de los que se producen en el municipio.

De acuerdo con el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de la ciudad de Lorca, la mayor parte de la población con origen o destino el núcleo urbano (60% de los viajes realizados en el municipio) realiza sus desplazamientos a pie. Sin embargo, aunque la proporción de desplazamientos en vehículo privado motorizado sea menor a la media municipal (27% comparado con un 51%), todavía persisten problemas de congestión.



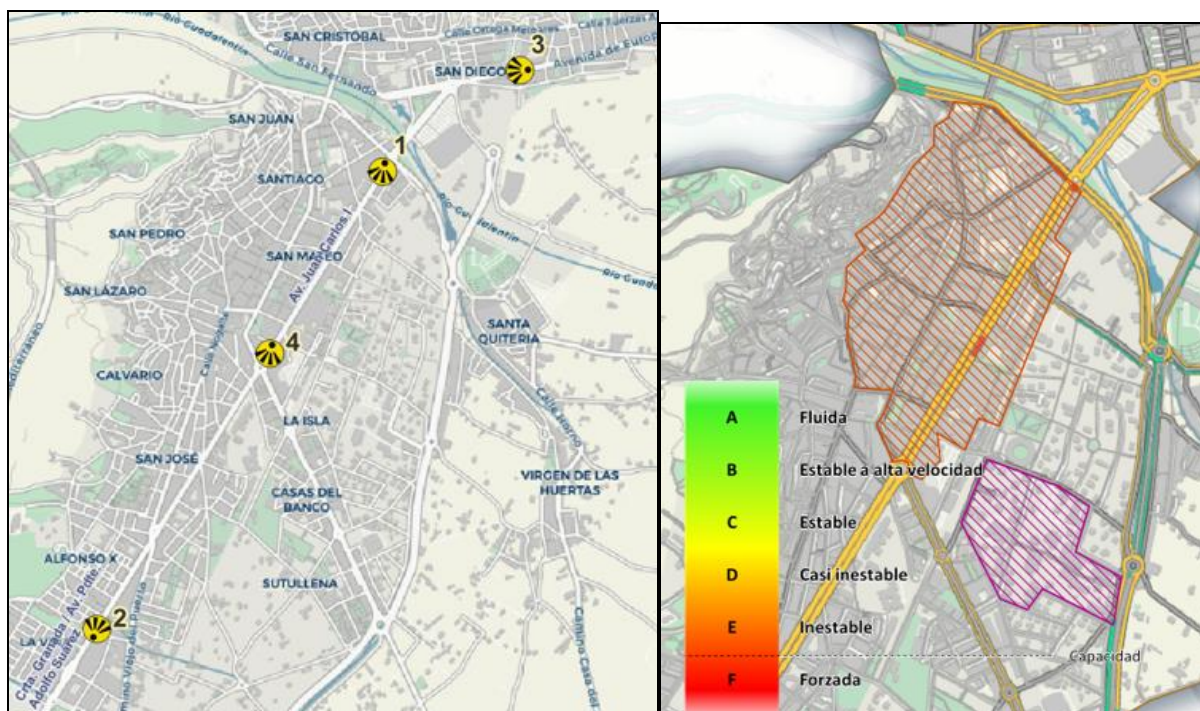
Fuente: Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Lorca.

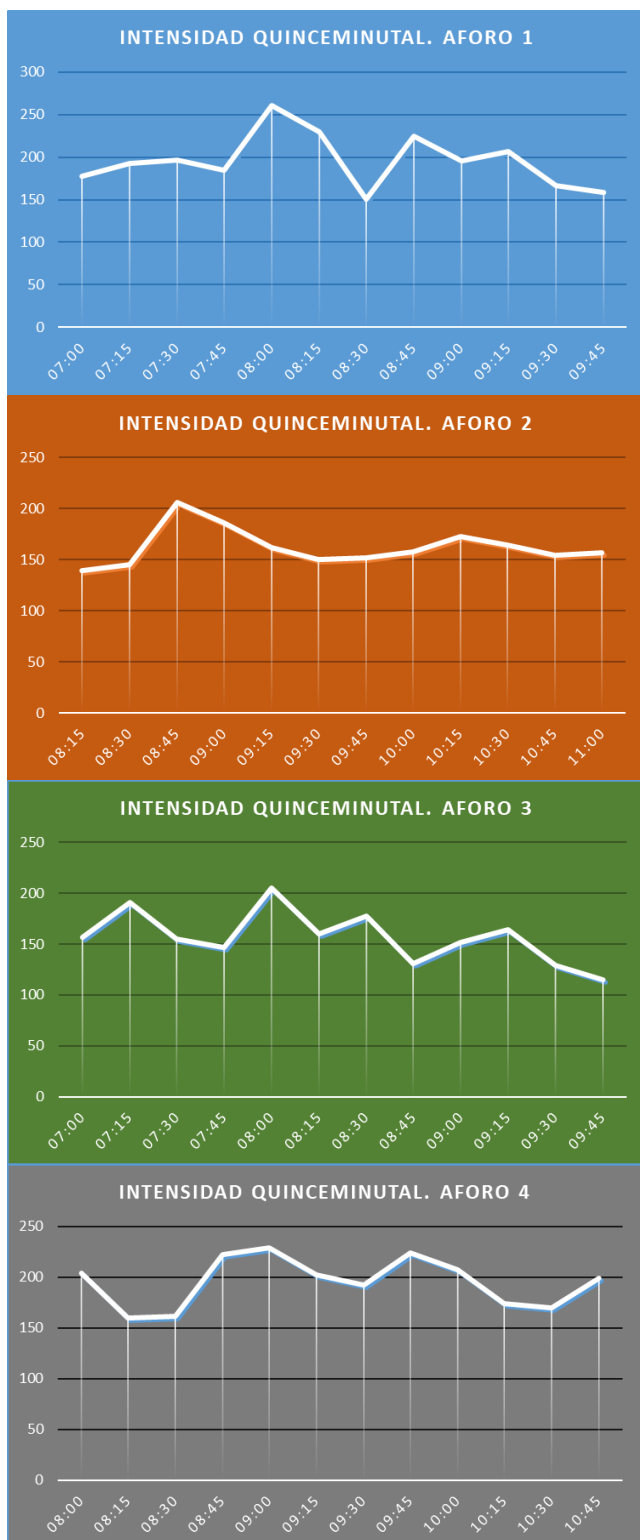
Diagnosis (2016).

Respecto a la congestión viaria mencionada, se analizaron cuatro puntos del casco urbano de elevada afluencia de tráfico: Avenida de Europa (3), Avenida de Juan Carlos I (1 y 4) y Avenida Presidente Adolfo Suárez (2). A parte de medir la intensidad de tráfico en las horas punta de la mañana de un día tipo laborable en estos puntos, se ha medido la movilidad de paso en la Avenida de Juan Carlos I, ya que se encuentra dentro del ámbito de ZBE delimitado.

Los puntos con mayor intensidad horaria de tráfico son los de la Avenida de Juan Carlos I -1 y 4-, donde se alcanzan los 867 vehículos de 8:00 a 9:00

de la mañana en la parte norte, y los 847 vehículos de 9:00 a 10:00 en la parte sur. De estos vehículos, el 33% utilizan la vía como movilidad de paso, sin efectuar paradas ni desviaciones.





En lo que se refiere al aparcamiento, sin contabilizar las plazas situadas en garajes de vecinos y parkings privados, los dos barrios que forman la ZBE (Santiago y San Mateo) disponen de 821 plazas en calzada (63,9% de zona regulada) y 307 fuera de calzada localizadas en aparcamientos públicos. Esto representa el 14,8% y el 7,7% respectivamente del total de plazas del municipio.

Autoridades responsables

Unidad responsable de la elaboración y ejecución de la Zona de Bajas

Emisiones por parte del Ayuntamiento de Lorca:

Área de Urbanismo

Puente La Alberca, s/n, Edif. La Merced

Policía Local de Lorca

Avda. alcalde José López Fuentes.

ANÁLISIS DE COHERENCIA CON LA PLANIFICACIÓN VIGENTE

Planificación sobre el clima (PAES y PACES)

"El Ayuntamiento de Lorca, en su compromiso por la lucha contra el cambio climático, se adhirió el 4 de marzo de 2011, al "Pacto de Los Alcaldes".

Dicha iniciativa europea se creó en el año 2008 para ayudar a las ciudades a mitigar el cambio climático mediante la reducción de gases de efecto invernadero en sus territorios al menos en un 20% de cara al año 2020.

Para alcanzar dicho objetivo, el Ayuntamiento de Lorca realizó, un Plan de Acción para la Energía Sostenible (PAES), que garantizara la eficiencia energética en el municipio, así como la producción de una energía más limpia, animando al consumo responsable de la misma. Este Plan de Acción, fue aprobado por el Ayuntamiento de Lorca en el año 2013, y definitivamente aceptado por Bruselas en octubre de 2014.

En esa misma línea, en el año 2014 se creó una nueva iniciativa europea denominada "Mayors Adapt" para ayudar a las ciudades a adaptarse al cambio climático.

Ambas iniciativas, se fusionaron en el denominado "Pacto de los Alcaldes Integrado para el Clima y la Energía", cuyo objetivo común es combatir el cambio climático.

El Ayuntamiento de Lorca, en su apuesta por combatir el cambio climático desde el ámbito local, se sumó a este nuevo Pacto de los Alcaldes, aprobando su adhesión en el pleno municipal del 26 de febrero de 2018.

Esta adhesión, establecía como compromisos:

Reducir las emisiones de Gases de Efecto Invernadero al menos en un 40% de cara al año 2030, a través de la mejora de la eficiencia energética y el uso de fuentes de energía renovable.

Llevar a cabo un inventario de emisiones de referencia y una evaluación de riesgos y vulnerabilidades derivadas del cambio climático.

Presentar un Plan de Acción para el Clima y la Energía Sostenible.

Elaborar un informe de situación al menos cada dos años a partir de la presentación del Plan de Acción para el Clima y la Energía Sostenible con fines de evaluación, seguimiento y control.

Tras la adhesión al nuevo Pacto de Los Alcaldes, el Ayuntamiento de Lorca ha trabajado en la elaboración de los documentos que se enumeran en los compromisos del apartado dos y tres.

Por un lado, se ha revisado el inventario de emisiones de referencia de 2008 y se ha elaborado un inventario de emisiones de seguimiento. Por otro lado, se ha llevado a cabo el estudio de evaluación de riesgos y vulnerabilidades derivados del cambio climático en el municipio de Lorca, tal y como se definen en el compromiso número dos.

Paralelamente, y para dar cumplimiento al compromiso número tres, se ha elaborado además un Plan de Acción para el Clima y la Energía Sostenible (PACES) 2020-2030, para definir la estrategia a seguir por el Ayuntamiento de Lorca en la lucha contra el cambio climático, de conformidad con los compromisos adquiridos.

El objetivo general de la estrategia es proponer soluciones dirigidas a la mitigación de las emisiones de CO₂, así como medidas de adaptación dimensionadas acorde al nivel de vulnerabilidad climática del municipio de Lorca.

Su estructura, se compone principalmente de tres grandes bloques:

Plan de Mitigación: 6 Programas y 29 Medidas

Plan de Adaptación: 10 Programas y 25 Medidas

Plan de Sensibilización y Participación Ciudadana: 2 Programas y 4 Medidas

Por otra parte, y para poder evaluar el grado de aplicación real de las medidas planificadas (hacia los objetivos del horizonte 2030), el Plan de Acción para el Clima y la Energía Sostenible PACES, recoge en su texto una metodología de seguimiento y evolución. Esta consiste principalmente, en la realización de informes de seguimiento de emisiones cada dos años, desde la aprobación y puesta en marcha del Plan, así como en la elaboración de un inventario de emisiones de seguimiento cada cuatro años.

Por otro lado, cabe destacar, que el Plan de Acción para el Clima y la Energía Sostenible PACES, se enmarca dentro del conjunto de las acciones del Proyecto Europeo Life Adaptate, en el que el Ayuntamiento de Lorca, colabora como socio, junto con otros 6 municipios europeos, desde septiembre del año 2017. El proyecto Life, liderado por el Instituto de Fomento de la Región de Murcia, cuenta con un conjunto de acciones direccionadas en la implementación del PACES en las políticas locales, mediante procesos participativos y de cooperación entre los municipios que lo conforman.

PMUS

En línea con los objetivos que señala la Ley de Economía Sostenible respecto a la movilidad sostenible, la ciudad de Lorca tiene vigente el Plan de Movilidad Urbana Sostenible realizado en 2017, el cual, considera como objetivos esenciales alcanzar un sistema de movilidad más sostenible, flexible, compartido, seguro y competitivo en el que todas las medidas que integran el plan se enfocan, individualmente o en su conjunto, hacia la consecución de cinco objetivos:

Un sistema de movilidad más sostenible.

Un sistema de movilidad más flexible e inclusivo.

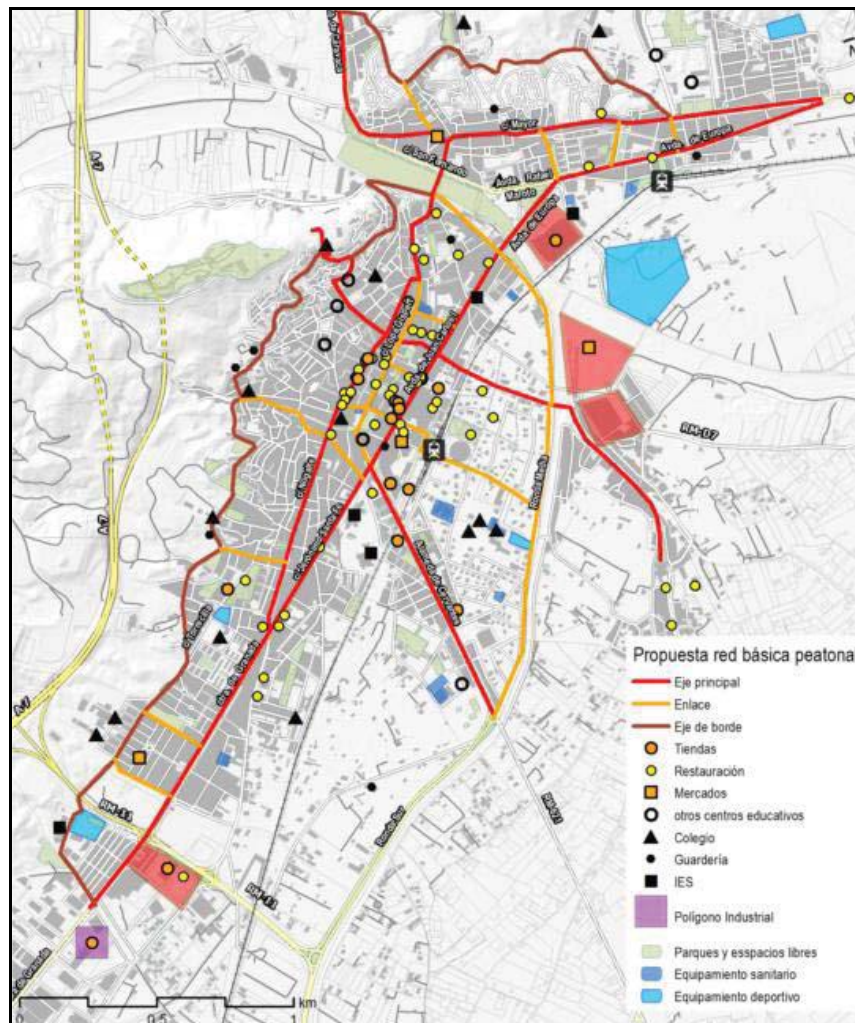
Un sistema de movilidad compartido.
Un sistema de movilidad más seguro.
Un sistema de movilidad más competitivo.

El PMUS de 2017 ya contemplaba una serie de actuaciones, alguna ya desarrolladas, que suponen el embrión de la actual ZBE a implantar.

Para alcanzar los objetivos, el PMUS de Lorca plantea el desarrollo de una serie de líneas estratégicas que tienen por objeto disminuir la utilización del vehículo privado, fomentar los mods más sostenibles (transporte público, pie y bieleta) e integrar la movilidad motorizada esencial en el entorno urbano mediante la utilización de tecnologías más limpias, la transformación urbanística de los espacios y la difusión de hábitos de conducción más respetuosos y sostenibles.

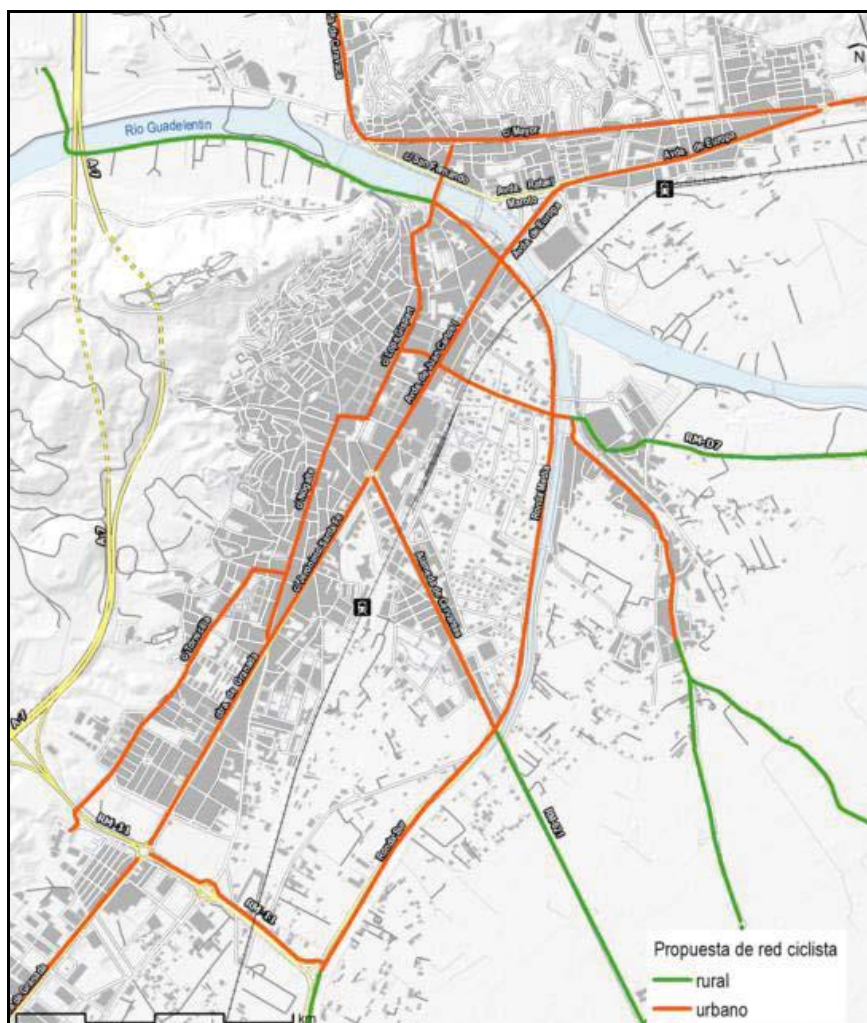
Se establecen un total de 10 líneas estratégicas:

Potenciar el desplazamiento a pie. Con este fin propone diseñar una red de itinerarios peatonales que sirvan de cauce para el tránsito peatonal entre origen y destino y que articulen el conjunto de áreas urbanas, garantizando una conectividad adecuada.



Incentivar el uso de la bicicleta como modo de transporte. La red de ciclista está compuesta por los itinerarios que más demanda potencial tienen (uso cotidiano) y que unen las zonas de residencia con los

principales destinos. La red secundaria se compone de itinerarios con menor potencial de la demanda, si bien se trata de tramos imprescindibles para configurar y estructurar la red de forma equilibrada.



Potenciar el transporte público.

Gestionar el aparcamiento y el viario para disuadir la movilidad no esencial en coche.

Gestionar y ordenar la distribución urbana de mercancías.

Gestionar la movilidad de los centros de atracción de viajes.

Completar y mejorar las infraestructuras de movilidad de la ciudad.

Gestión integral de la movilidad: Smart mobility.

Proporcionar hábitos de movilidad más sostenibles y seguros a través de la participación, concienciación e información.

Modelo territorial urbano policéntrico y compacto.

Entre las medidas vinculadas a la implantación de una zona de bajas emisiones destacan las siguientes medidas contempladas entre las estrategias del Plan de Movilidad Urbana Sostenible:

Dentro de la estrategia de Potenciar el desplazamiento a pie se encuentra la Medida 1.9: Convertir el casco histórico en una zona de prioridad peatonal.

Se crea un perímetro de prioridad peatonal en torno al casco histórico de la ciudad con la finalidad de delimitar un espacio de identidad propia donde el único protagonista es el peatón, aunque se permita el acceso a los vehículos.

Sobre la ya descrita red básica peatonal, todo el casco histórico sería de prioridad peatonal como ya lo es en muchas de sus calles, contemplando tres tipos de soluciones según sean las calles.

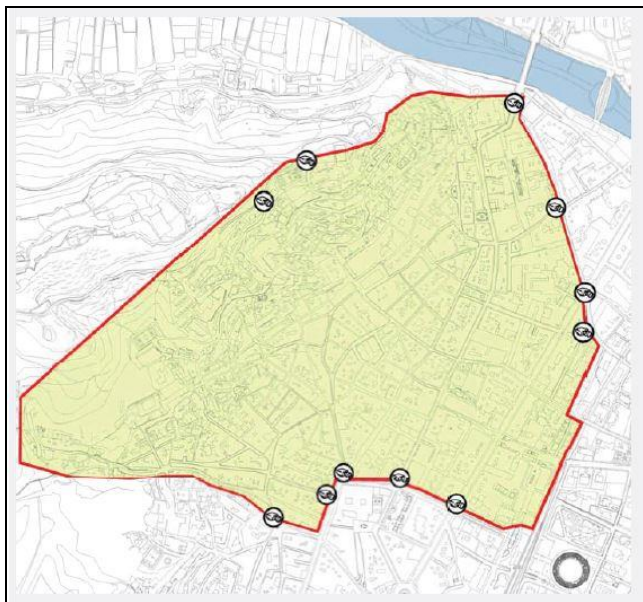
Peatonalización total: Se daría en calles con mucho tránsito peatonal. En ellas el acceso al coche es restringido a los de emergencias, como en la conocida Corredera.

Plataforma única (prioridad peatonal): Sería el caso más frecuente ya que permite compatibilizar el peatón y el coche en calles donde ambos son necesarios y no hay ancho suficiente o necesidad de diferenciar la rasante.

Espacio estancial: Esta modalidad de calle de prioridad peatonal se daría en espacios donde el tráfico es calmado y no necesita de una diferenciación de calzadas. Se recurre a obviar cualquier indicación reguladora de tráfico como medida de llamada a la calma y a la convivencia de medios de transporte. Se da fundamentalmente en espacios abiertos como los actuales cruces o rotondas.

Para materializar este nuevo tratamiento se ha de tener en cuenta la calidad arquitectónica del entorno y recurrir a materiales nobles y naturales como la piedra, en forma y color similar a la existente en otras calles ya peatonalizadas.

La zona peatonal videovigilada para el acceso de vehículos motorizados con límite de velocidad 10 km/h queda representada en la siguiente ilustración y coincide en buena medida con la ZBE definida:



Por otra parte, dentro de la estrategia de Gestionar el aparcamiento y el viario para disuadir la movilidad no esencial en coche se encuentra la Medida de 4.2. Disuadir el tráfico de paso por Juan Carlos I.

Actualmente el paso por la Avenida Juan Carlos I (antigua N-340) registra unas intensidades próximas a los 20.000 veh/día (ambos sentidos) además de congestión en hora punta. La elevada demanda peatonal debido al comercio existente es incompatible con la inseguridad y contaminación que generan los vehículos. Los vehículos disponen de otras alternativas como la Ronda Sur para no tener que cruzar por el centro del municipio.

Las principales actuaciones son:

Se propone limitar el paso por la Avenida Juan Carlos I colocando cámaras en los accesos Así se denunciaría a todos los vehículos que entraran y salieran en un determinado período de tiempo. Esta limitación podría ser parcial (solo durante determinados periodos) o total. La gestión con cámaras debería ser extensiva a otras vías como Lope Gisbert o la futura ronda de los Barrios Altos para que no sean utilizados como viario alternativo. Además, se debe implantar señalización variable en los accesos que informe sobre las limitaciones y los itinerarios alternativos.

Eliminación de uno de los carriles de circulación dejando tan solo un vial por sentido.

Ampliación de las aceras.

Limitación de la máxima velocidad de circulación a 30 km/hora.

Introducción de elementos de Smart mobility (semáforos inteligentes, paneles de señalización variable, etc.)

NATURALEZA Y EVALUACIÓN DE LA CONTAMINACIÓN

Evaluación de las inmisiones

5.1.1. Calidad del aire

Lorca dispone de una única estación de calidad del aire en su municipio, situada fuera de la Zona de Bajas Emisiones definida y siendo estación la de referencia para la zona establecida en la ZBE.

Nombre: Lorca Tipo: Inmision Funcionamiento: Automática Zona: Comercial y Residencial Dirección: Diputación de Barranco Hondo. Lorca Ciudad: Lorca Distancia a vías de tráfico: 0 metros Código Nacional: 30024002				
 				
Contaminante: CH4 Metano NO Monóxido de Nitrógeno NO ₂ Dióxido de Nitrógeno NOx Oxidos de Nitrógeno totales O ₃ Ozono SO ₂ Dióxido de Azufre NH ₃ Amoniaco DD Dirección del viento VV Velocidad del viento TMP Temperatura media HR Humedad Relativa RS Radiación Solar PRB Presión atmosférica PM10 Partículas en suspensión (< 10 µm)	Medida: Automático Automático Automático Automático Automático Automático Automático Automático Automático Automático Automático Automático Automático Automático Automático Automático Automático	Técnica Análisis: Ionización Llama Quimiluminiscencia Quimiluminiscencia Quimiluminiscencia Absorción Ultravioleta Fluorescencia Ultravioleta Desconocido Meteorología Meteorología Meteorología Meteorología Meteorología Meteorología Meteorología Microbalanza	Marca: THERMO THERMO THERMO ECOTECH ECOTECH THERMO DELTA OHM DELTA OHM DELTA OHM DELTA OHM DELTA OHM DELTA OHM DELTA OHM THERMO	Modelo: 17i 17i 17i SERINUS 10 SERINUS 50 17i HD2003 HD2003 HD2003 HD2003 LPPYRA03AV HD2003 TEOM 1400AB

Fuente: Calidad del Aire de la Región de Murcia. Dirección General de Medio Ambiente. Consejería de Medio Ambiente, Universidades, Investigación y Mar Menor.

Para valorar la calidad del aire de Lorca, según los datos de la estación de calidad del aire, se tienen en cuenta tanto los valores que contempla la legislación vigente en materia de inmisiones de contaminantes atmosféricos como aquella pendiente de aprobar, así como recomendaciones efectuadas por organismos internacionales referentes.

La siguiente tabla resume los valores límite que establece el actual 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). También incluye los valores límite propuestos por la Comisión Europea para 2030 (Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la calidad del aire ambiente), así como los valores recomendados por la Organización Mundial de la Salud (OMS)²⁵.

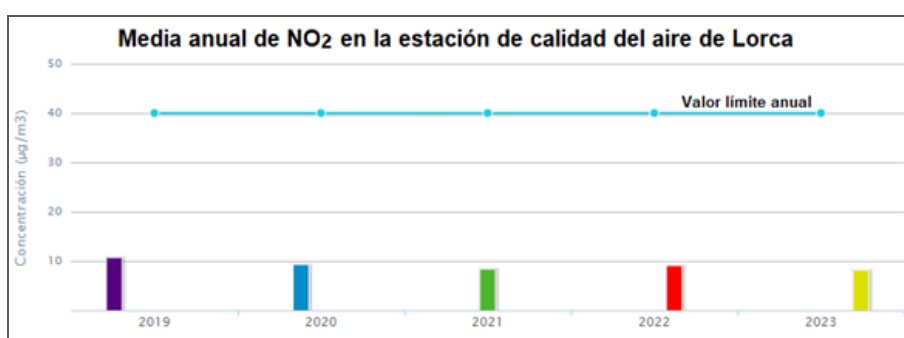
Objetivos para la protección de la salud		RD 102/2011	OMS	Propuesta de Directiva UE
Cont.	Período promedio	Valor límite/objetivo*	Objetivos recomendados	Valor límite
NO ₂	Horario	200 µg/m ³ (máximo 18 superaciones/año)	-	200 µg/m ³ (máximo 1 superación/año)
	Diario	-	25 µg/m ³	50 µg/m ³ (máximo 18 superaciones/año)
	Anual	40 µg/m ³	10 µg/m ³	20 µg/m ³
PM ₁₀	Diario	50 µg/m ³ (máximo 35 superaciones/año)	45 µg/m ³	45 µg/m ³ (máximo 18 superaciones/año)
	Anual	40 µg/m ³	15 µg/m ³	20 µg/m ³
PM _{2,5}	Diario	-	15 µg/m ³	25 µg/m ³ (máximo 18 superaciones/año)
	Anual	20 µg/m ³	5 µg/m ³	10 µg/m ³
O ₃	Horario	-	-	-
	Máx. diaria de medias móviles octohorarias	120 µg/m ³ (máximo 25 superaciones de promedio en 3 años)	100 µg/m ³	-
	Media de máx. diarias de medias móviles octohorarias en los 6 meses de mayor concentración	-	60 µg/m ³	-
SO ₂	Horario	350 µg/m ³ (máximo 24 superaciones/año)	-	350 µg/m ³ (máximo 1 superación/año)
	Diario	125 µg/m ³ (máximo 3 superaciones/año)	40 µg/m ³	50 µg/m ³ (máximo 18 superaciones/año)
	Anual	-	-	20 µg/m ³

* En amarillo: valores límite. En verde: valores objetivo.

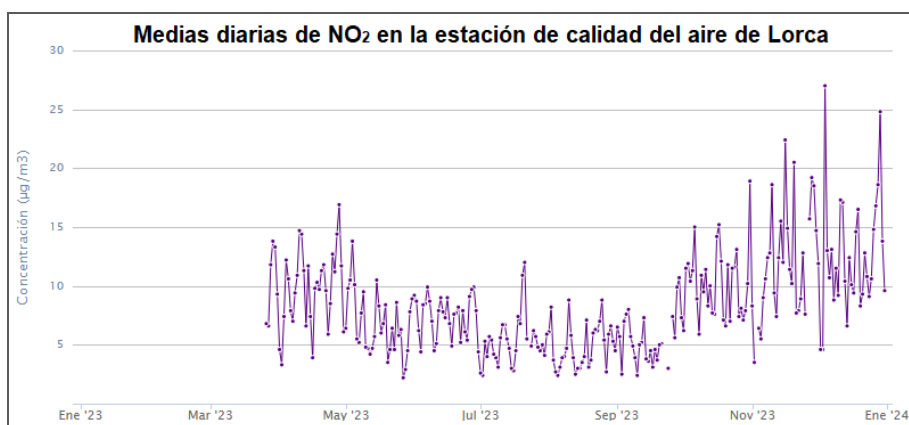
25 OMS 2021. WHO global air quality guidelines. Particulate matter (PM_{2.5} and PM₁₀), ozone, nitrogen dioxide, sulfur dioxide and carbon monoxide.

De acuerdo con los datos relativos a la estación de Lorca que contempla el informe final de evaluación de la calidad del aire en la región de Murcia para el año 2022, el municipio no supera ningún valor límite de la actual legislación de los principales contaminantes asociados con el tráfico (NO₂, PM_{2,5}, PM₁₀, SO₂...). Sin embargo, estos límites han sido probados insuficientes para proteger a la población de los efectos negativos para la salud que acarreen concentraciones mucho menores de estos contaminantes atmosféricos. Por ello, desde la Comisión Europea se está trabajando para establecer nuevos valores límite que nos acerquen a una calidad del aire ambiente saludable.

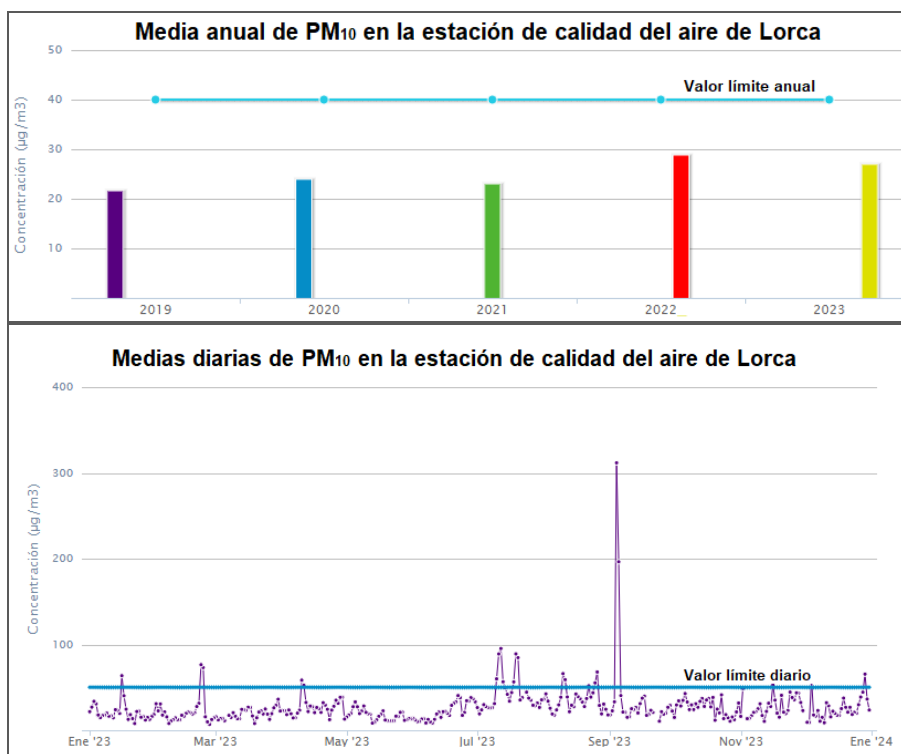
En 2022, la media anual de NO₂ fue de 9.1 µg/m³; este valor llega incluso a estar por debajo de los 10 µg/m³ recomendados por la OMS. El valor límite horario de 200 µg/m³ no ha sido superado en ninguna ocasión en los últimos cinco años.



Las medias diarias tampoco alcanzaron en ninguna ocasión, durante 2023, el valor límite de 50 µg/m³ propuesto por la Comisión Europea.

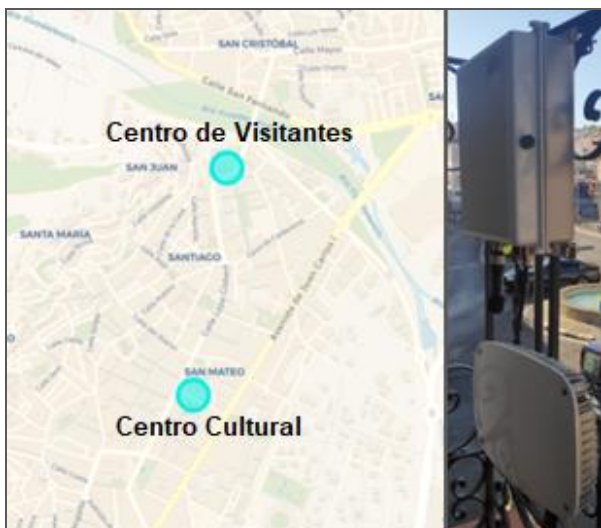


Respecto a los niveles de partículas, En 2022, la media anual es de 28,86 µg/m³ de PM₁₀ y En 2023, la media anual es de 8,43 µg/m³ de PM_{2,5} y de 27,03 µg/m³ de PM₁₀. En el caso de las partículas de menor diámetro, éstas superan por poco el valor límite propuesto por la nueva Directiva europea (10 µg/m³). Respecto a las PM₁₀, se llega a alcanzar el valor de la propuesta de Directiva (20 µg/m³).



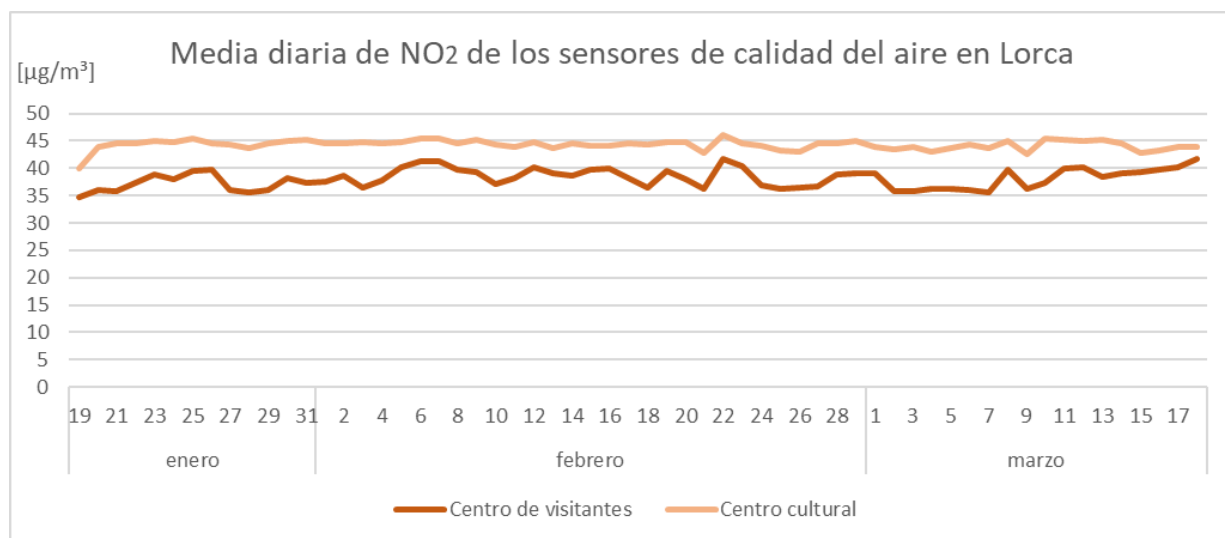
Con carácter general los valores de SO₂ generados por el tráfico han disminuido drásticamente en las últimas décadas. Las regulaciones más estrictas, las nuevas tecnologías de control de emisiones, la renovación del parque vehicular y las mejoras en los combustibles han hecho de los óxidos de azufre una contaminación prácticamente desvinculada del tráfico.

Además, se utilizan datos de dos sensores de calidad del aire instalados durante dos meses, uno en el Centro de Visitantes de Lorca (C/ Puerta de San Ginés, 13) y el otro en el Centro Cultural Municipal (C/ Presbítero Emilio García, s/n). Ambos se ubican dentro de la zona 1 de la ZBE delimitada, el primero en la parte norte y el segundo en la parte central.



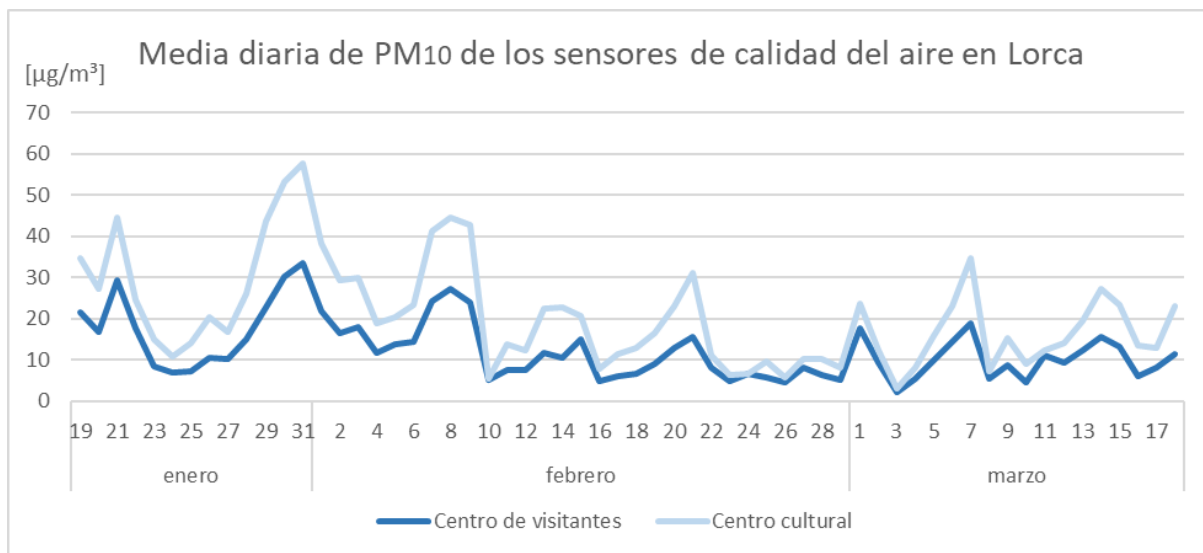
Se muestran valores de NO₂ y partículas (PM₁₀ y PM_{2,5}). Los valores de SO₂ son demasiado bajos para considerarse representativos, puesto que concentraciones tan bajas quedan fuera de los márgenes de fiabilidad del sensor.

Respecto al NO₂, las medias diarias no superan en ningún momento los 50 µg/m³ (valor límite diario propuesto en la nueva Directiva Europea), siendo la media global de todo el período de medición 38,2 µg/m³ en el Centro de Visitantes y 44,3 µg/m³ en el Centro Cultural. Se recogen valores con poca variabilidad, ya que el máximo registrado de las medidas horarias es de 46,8 µg/m³ en el primero, y de 47,1 µg/m³ en el segundo. Considerando el objetivo que recomienda la OMS de 25 µg/m³, en ambas zonas existe bastante margen de mejora.

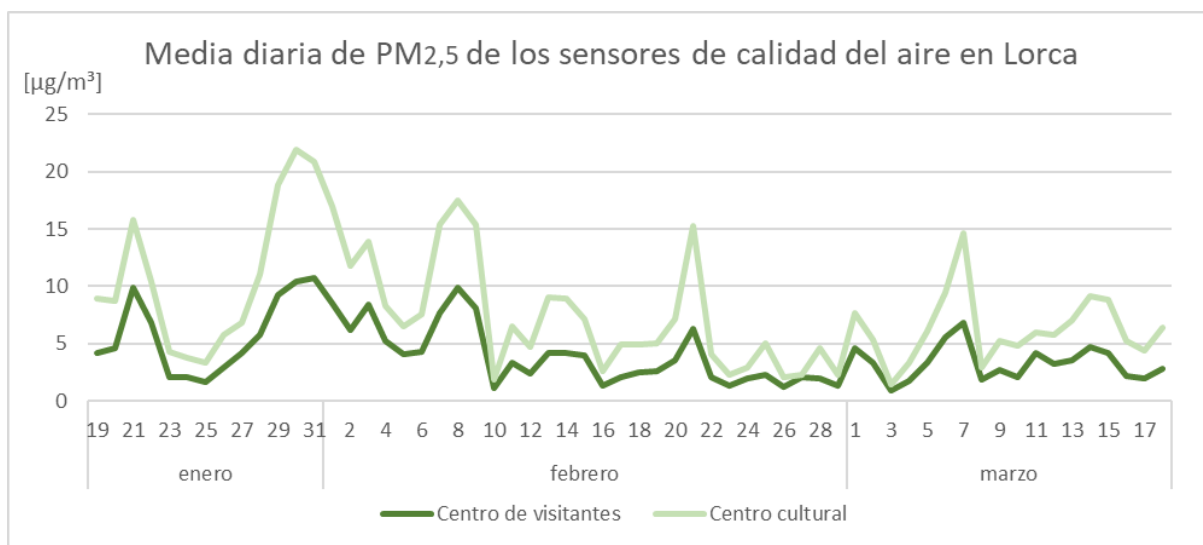


De acuerdo con el registro actualizado de episodios de fuentes naturales de polvo del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MINTERD), el sureste peninsular ha experimentado durante los meses de la campaña de medición algunas previsiones de intrusión de polvo sahariano: 19 y 29-30 de enero, 7-9, 16 y 25-26 de febrero, y 14 de marzo. Precisamente, algunos de los picos más acusados de contaminación por PM₁₀ registrados en los sensores coinciden con estos eventos (29-30 de enero y 7-9 de febrero). La media de PM₁₀ durante la campaña de medición, incluyendo los episodios de intrusión de polvo sahariano, es de 12,5 µg/m³ en el Centro de Visitantes y 20,7 µg/m³ en el Centro Cultural. Solo se supera el valor

límite diario de 45 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en dos ocasiones, en el Centro Cultural. Estos valores están en cumplimiento con la normativa vigente y con la prevista.



Por último, la media de PM2,5 es de 4,1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en el Centro de Visitantes y 7,9 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en el Centro Cultural. No se supera el valor límite diario de 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ningún día. Así como ocurría con las partículas de mayor diámetro, los días con mayores niveles de contaminación coinciden con episodios de intrusión de polvo sahariano. Todos los valores, incluso aquellos que coinciden con episodios de fuentes naturales de contaminación, están en cumplimiento con la normativa vigente y con la prevista.



No cabe, por tanto, con estos datos, concluir que Lorca tenga un problema de calidad del aire actualmente. Al contrario, Lorca ha mostrado en los últimos años un cumplimiento pleno de la legislación en materia de calidad

del aire, con valores registrados en la estación de calidad del aire muy inferiores a los establecidos. Estos valores llegan incluso a cumplir, en casi todos los casos, con los objetivos que se plantean a medio-largo plazo.

Sin embargo, los datos registrados por los sensores de calidad del aire instalados en la campaña de medición muestran valores notablemente superiores dentro de la ZBE respecto al NO₂. Durante los meses fríos de invierno (como los de la campaña realizada), las concentraciones de NO₂ suelen ser mayores debido a la mayor estabilidad atmosférica (menor circulación vertical del aire), que dificulta la dispersión de los contaminantes, por lo que cabe pensar que la media anual será menor. Aun así, es pertinente realizar un seguimiento anual para comprobar el grado de cumplimiento de los valores límite dentro de la ZBE.

5.1.2. Ruido

Por último, el ruido proveniente del tráfico rodado supone un problema notable en la ciudad. Aunque más de la mitad de la población se expone a estos niveles, sólo un 8,8% de la población expresa un grado elevado de molestias por el ruido del tráfico.

En la siguiente tabla aparecen los objetivos de calidad acústica establecidos por el Real Decreto 1367/2007 por el que se desarrolla la Ley 37/2003 del ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas:

Tipo de área acústica		Objetivos de calidad acústica por índices de ruido [dB(A)]					
		En áreas urbanizadas existentes			En áreas urbanizables		
		Ld	Le	Ln	Ld	Le	Ln
e	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera una especial protección contra la contaminación acústica.	60	60	50	55	55	45
a	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.	65	65	55	60	60	50
d	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c).	70	70	65	65	65	60
c	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos.	73	73	63	68	68	58
b	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial.	75	75	65	70	70	60
f	Sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte, u otros equipamientos públicos que los reclamen. (1)	(2)	(2)	(2)			

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

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

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

El anexo I de la misma norma define los tres períodos temporales de evaluación diarios:

- Período día (d): de 7:00 a 19:00 (12 horas)
- Período tarde (e): de 19:00 a 23:00 (4 horas)
- Período noche (n): de 23:00 a 7:00 (8 horas)

Fuente: Real Decreto 1367/2007 por el que se desarrolla la Ley 37/2003 del ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

A continuación, se muestran los valores registrados por los sensores instalados:



El ruido de fondo presente el 90% del tiempo (LA90) está en torno a los 50 dBA de promedio en ambas ubicaciones. En el Centro de Visitantes se observa una mayor variabilidad entre el día y la noche: unos 60 dB durante el día y alrededor de 50 dB por la noche. En el Centro Cultural, este ruido es más uniforme, ya que se registran unos 55dB por el día y unos 45 dB durante la noche. Los valores punta presentes un 10% del tiempo (LA10) alcanzan los 63 dB en el Centro de Visitantes en promedio, y unos 59 dB en el Centro Cultural.

Respecto al nivel continuo equivalente (Leq), que es el parámetro legislado, el Centro de Visitantes registra valores ligeramente superiores a los del Centro Cultural, tal y como se muestra en la siguiente tabla:

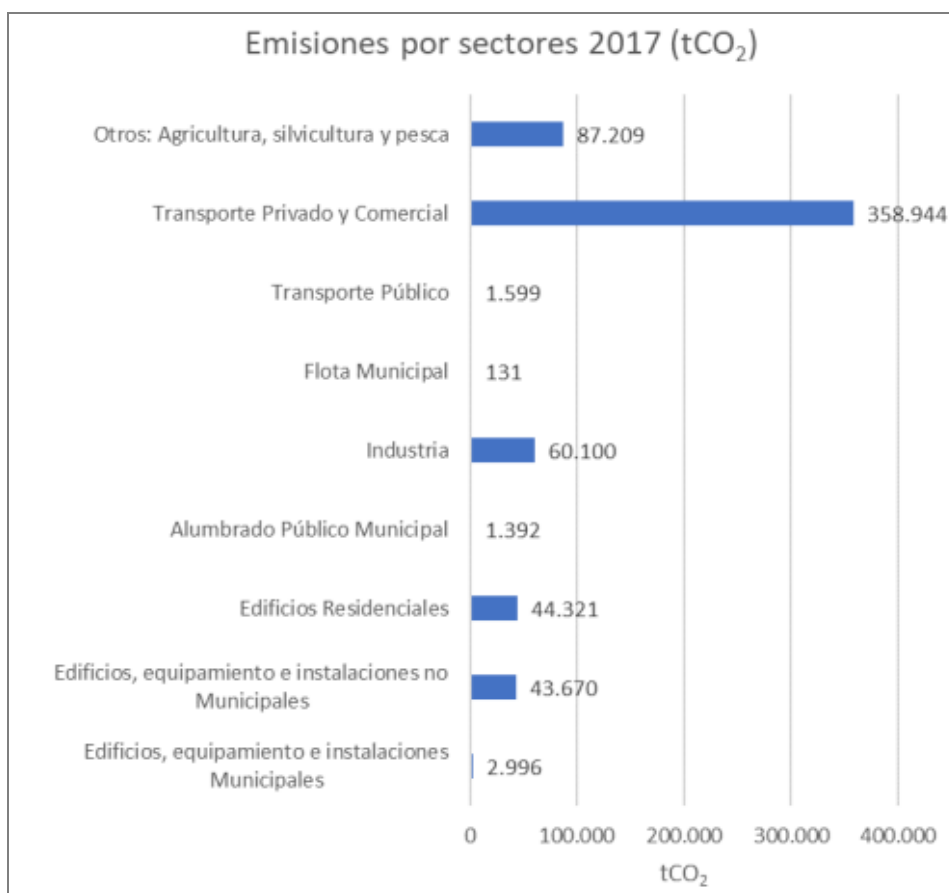
Parámetro	Centro de Visitantes	Centro Cultural
Ld	63 dB	60 dB
Le	60 dB	60 dB
Ln	58 dB	55 dB

Estos valores están por encima de los valore límite marcados en la legislación para suelos de uso sanitario, docente y cultural, incluso estando por encima de los valores estipulados para suelos de uso residencial en el caso del Centro de Visitantes.

ORIGEN DE LAS EMISIONES CONTAMINANTES

Principales fuentes de emisión de contaminantes

La Agenda Urbana Lorca 2030 recoge las emisiones de CO₂ a partir de los consumos energéticos del municipio. Este inventario de emisiones muestra que el sector privado del transporte tiene asociado una mayor cantidad de emisiones (59,8%), por encima de la agricultura (14,5%), la industria (10,0%), el sector residencial (7,4%) y el sector terciario (7,3%).



Fuente: Agenda Urbana Lorca 2030.

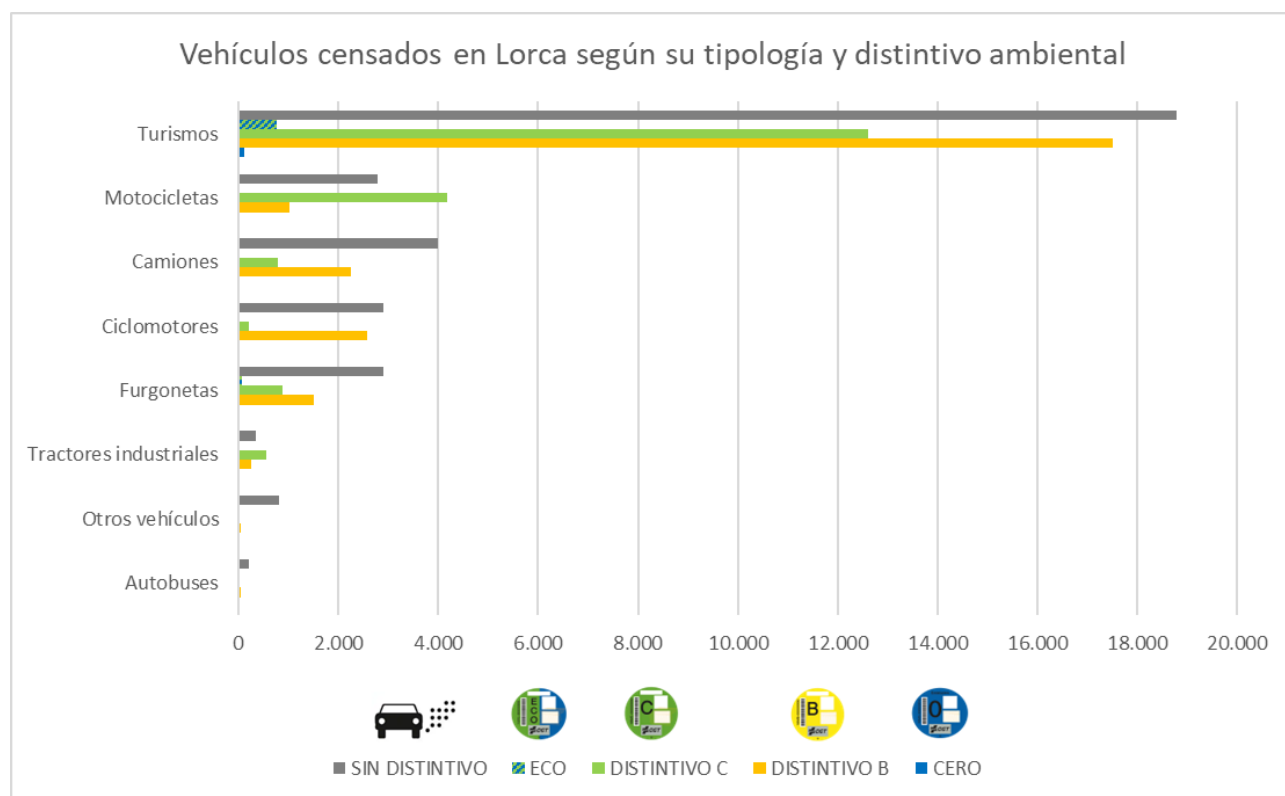
Sin embargo, se menciona la necesidad de cuantificar en futuros inventarios las emisiones del transporte de larga distancia, ya que el municipio de Lorca cuenta con un gran consumo de este tipo de transporte, secundario sobre el interior del casco urbano.

La principal contribución a una mayor mortalidad asociada con partículas de 2,5 µm de diámetro proviene de fuentes naturales (43,1%), especialmente episodios de intrusión de polvo sahariano. Por detrás, las principales fuentes son el sector marítimo (14,1%), el residencial (11,6%) y el industrial (9,8%). Les sigue el sector transporte con un 7,4%.

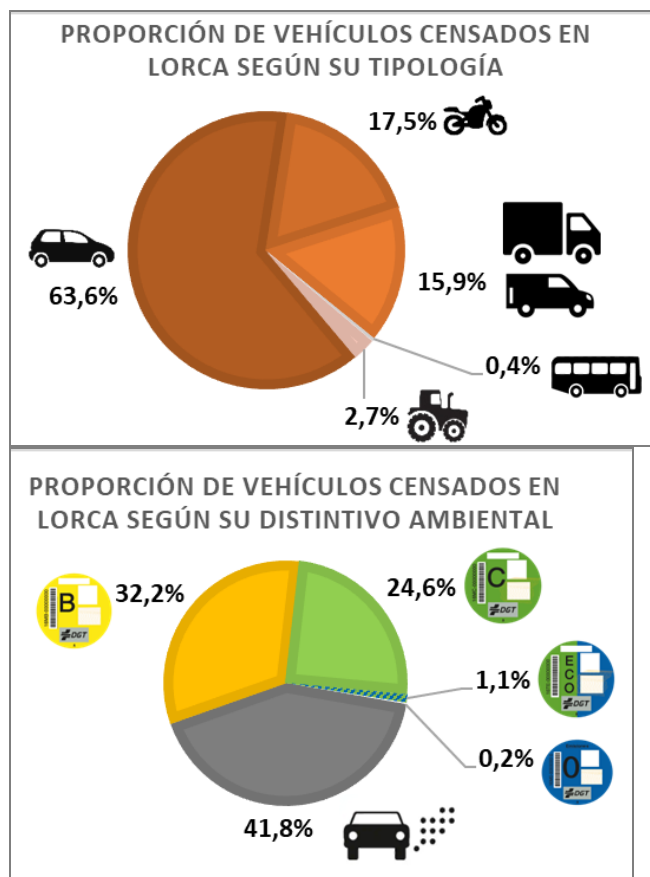
Respecto al dióxido de nitrógeno, ya que está vinculado de manera más estrecha con el transporte, este sector supone la principal fuente contaminante (65,6%). De manera secundaria le siguen otros sectores, como el marítimo (15,0%), el industrial (8,2%) y el residencial (6,8%).

Caracterización del parque circulante

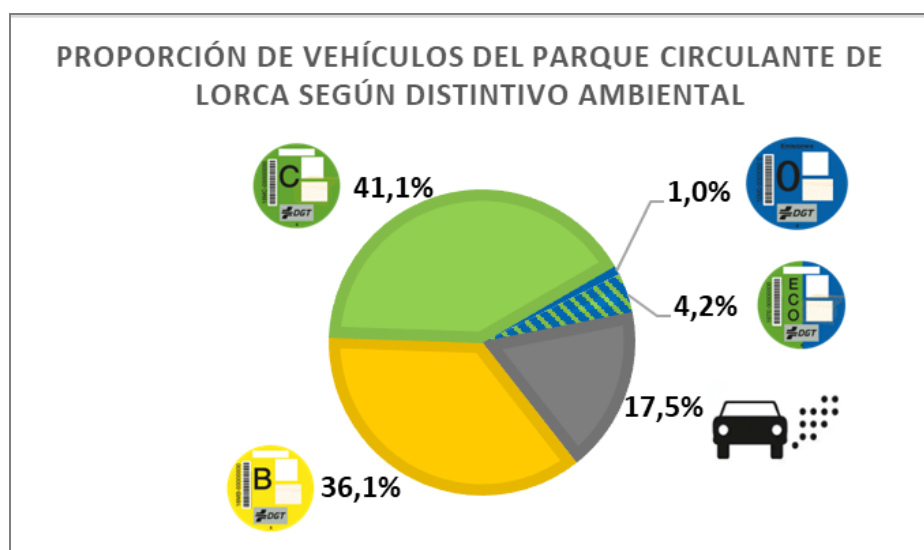
El censo de vehículos de la Dirección General de Tráfico (DGT) registró para el año 2022 el siguiente parque municipal de vehículos:



La mayor proporción de vehículos del parque residente, como es habitual, es de tipo turismo (63,6%). De estos, un 38% no cuenta con distintivo ambiental, un 35% tiene distintivo B y un 25% tiene distintivo C. Sólo un 2% tiene el distintivo ECO y únicamente el 0,2% tiene el distintivo 0 emisiones. El segundo tipo de vehículo más frecuente son las motocicletas y ciclomotores (17,5%), aunque contribuyen en mucha mayor medida a la contaminación y a la congestión del viario público los vehículos comerciales; los camiones y las furgonetas son el tercer tipo de vehículo predominante en el censo (15,9%), no contando con distintivo ambiental más de la mitad de ellos (aprox. 55%). Del resto de vehículos comerciales, el 30% tienen distintivo ambiental B, el 13% C, el 0,7% ECO y únicamente el 0,1% son 0 emisiones.



En el muestreo realizado en Avenida de Juan Carlos I, el parque circulante muestra la siguiente distribución de distintivos ambientales:



OBJETIVOS A CONSEGUIR

La ZBE como mínimo debe cumplir para el año 2030 la estimación de reducción de emisiones definida en el presente proyecto.

Además, se contemplan otros objetivos específicos relacionados con la sostenibilidad, seguridad e inclusividad del sistema de movilidad, entre los que destacan el aumento de la longitud de las zonas peatonales y la mejora del nivel de servicio peatonal principalmente.

Como mínimo se cuantificarán los indicadores de la siguiente tabla, que corresponden con las distintas categorías que establece el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, para la evaluación de los objetivos de la implantación de zonas de bajas emisiones (apartado 3 del artículo 3). Los valores objetivo que se han planteado se basan en recomendaciones de documentos de referencia a nivel mundial, europeo, estatal o de la propia ciudad.

Categorías decreto ZBE	Indicador	N.º	Unidad	Unidad objetivo	Valor actual	Objetivo 2030	Referencias
CATEGORÍA 1: Indicadores de calidad del aire (1)	Inmisiones NO2	1.1	µg/m3 (valor límite horario)		—	200	OMS y Propuesta de Directiva UE relativa a la calidad del aire ambiente
			Superaciones del valor límite horario		0	0	
			µg/m3 (valor límite anual)		9,1	10	
	Inmisiones PM10	1.2	µg/m3 (valor límite diario)		—	45	
			Superaciones del valor límite diario		9	9	
			µg/m3 (valor límite anual)		19	15	
	Inmisiones PM2,5	1.3	µg/m3 (valor límite diario)		—	15	
			µg/m3 (valor límite anual)		12	5	
CATEGORÍA 2: Indicadores de cambio climático y movilidad sostenible	Reparto modal (2)	2.1	% de viajes en vehículo privado		50%	40%	PMUS
		2.2	% de viajes en transporte público		1%	4%	
		2.3	% de viajes a pie/bici/VMP		47%	55%	
	Parque circulante 0 emisiones (3)	2.5	% vehículos 0 emisiones		1%	15%	PNIEC
CATEGORÍA 3: Indicadores de ruido	Confort acústico (4)	3.1	Ld (dBA)		63	60	Real Decreto 1367/2007
		3.2	Le (dBA)		60	60	
		3.3	Ln (dBA)		58	50	
CATEGORÍA 4: Indicadores de eficiencia energética	Emisiones evitadas de GEI	4.1	Tn CO ₂ -eq	% Reducción respecto a 2005	1.530	39%	PNIEC
	Consumo de combustible	4.2	Litros de combustible	% Reducción respecto a 2005	—	39,5%	

(1) Según datos de la estación de calidad del aire de la Región de Murcia (descontando episodios naturales).

(2) Datos del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Lorca (PMUS).

(3) El Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) establece el objetivo de disponer de 5M de vehículos eléctricos en 2020, lo que supone un 15% del parque actual.

(4) Datos correspondientes al sensor ubicado en el Centro de Visitantes de Lorca,

MEDIDAS DE MEJORA DE LA CALIDAD DEL AIRE Y MITIGACIÓN DE EMISIONES DE CAMBIO CLIMÁTICO

Listado de medidas vinculadas a la ZBE y calendario de aplicación
Según cada ciudad y dentro de ellas, las diferentes zonas, requerirán soluciones específicas que se adecuen a las distintas problemáticas. Las medidas más empleadas en la implementación de ZBE son:

	ZONAS 0 EMISIONES (Zonas peatonales)	ZONAS BAJAS EMISIONES		
		1. Tecnología + Movilidad	2. Tecnología + aparcamiento	3. Tecnología
Restricciones movilidad	SI (paso de vehículos excepcional)	SI (ej: solo paso de residentes, DUM...)	No	No
Restricciones Parking	SI (inexistente)	SI	SI: Limitación según tecnología y tarificación ambiental	No
Restricciones circulación	SI	SI	No	Si (según tecnología)
Ejemplo	Pl. Constitución	Madrid Central	SER	Madrid 360

A continuación, se exponen las medidas escogidas para el caso particular de la ciudad de Lorca:

8.1.1. Regulación en base al distintivo ambiental de los vehículos

Atendiendo al diagnóstico realizado y a las necesidades específicas de Lorca, se propone el desarrollo de una Zona de Bajas Emisiones que entraría en vigor en 2030. La limitación de acceso sería a los no residentes sin distintivo ambiental. No obstante, dado que la ciudad de Lorca se encuentra en un proceso de transformación debido a las obras de soterramiento de las

vías del tren y este proceso implica dificultades significativas en el tráfico, se habilita a la Junta de Gobierno Local a establecer una moratoria hasta el final de las obras de dicho soterramiento para el establecimiento de medidas de limitación de accesos. En cualquier caso, en 2029 se plantea una revisión del presente proyecto de ZBE, ajustándose dicha restricción al nivel de cumplimiento de los objetivos planteados. Cabe reseñar el propósito de reducir del tráfico motorizado de forma general a favor de formas de movilidad activas más saludables y sostenibles, no solo aquel vinculado a la discriminación por tipo de tecnología.

Esto hace que la Zona de Bajas Emisiones descrita en el presente proyecto se considere complementaria a las medidas del PMUS y al PACES.

Así, la regulación de la ZBE se regirá por sus propias normas de acceso, permitiendo el acceso de vecinos, comerciantes, carga y descarga, y otros autorizados. Los vehículos que accedan a la zona delimitada deberán cumplir con las siguientes restricciones de acceso:

Todas las calles interiores de la ZBE/APR tendrán la circulación restringida, excepto los vehículos autorizados.

Se establecerán ubicaciones específicas de apeadero dentro de la APR/ZBE, para posibilitar la carga y descarga de pasajeros o materiales, por un tiempo máximo de 15 minutos.

Los vehículos que accedan deben contar con autorización de acceso específica. En dicha autorización se detallarán, las condiciones del acceso, así como los puntos de entrada y salida habilitados.

8.1.2. Medidas complementarias

Para aumentar la efectividad de la Zona de Bajas Emisiones y contribuir a la disminución de la contaminación urbana y a la mejora de la salud de la población, se desarrollarán varios proyectos complementarios para la promoción de la movilidad sostenible en Lorca. En este sentido, se identifican las siguientes actuaciones:

Creación de nuevos carriles bici para la mejora de la infraestructura ciclista y la conexión entre la ZBE y el resto de la ciudad mediante una red de carriles bici.

Creación de nuevos carriles bici en la ciudad que den continuidad a la red planificada en el Plan de movilidad Sostenible de Lorca, conectando los tramos de carril bici existentes entre sí, y estos con el centro de la ciudad y la ZBE, y esta a su vez con los barrios de la periferia de modo que se creara una verdadera malla que conecte la ciudad, dando seguridad a los usuarios de la bicicleta y tratando de buscar que este medio de transporte gane peso en el reparto modal ya que Lorca es una ciudad en la que la bicicleta puede tener un rol principal dadas sus características. Estos nuevos carriles bici se han diseñado siguiendo los criterios de la guía publicada por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de modo que estos junto con los ya existentes hagan una nueva malla que permita los desplazamientos directos, de una forma segura, lo que hará que este medio de transporte más atractivo.

Los nuevos Carriles bici serán segregados del tráfico rodado y del peatonal, se ubicarán restando carriles de circulación de los destinados actualmente a vehículos y dispondrán de bolardos que hagan efectiva dicha segregación, se ha tenido especial cuidado para su diseño en las

intersecciones de estos con el resto de las vías y en las incorporaciones a las rotondas.

Los tramos proyectados servirán para dar continuidad a los tramos ya existentes.

Calmando de tráfico, mejora de accesibilidad y creación de itinerarios peatonales en diferentes calles de la ZBE mediante la creación de calles de plataforma única semipeatonales.

Actualmente en el casco histórico de la ciudad y lo que será la ZBE de Lorca existen calles que si bien no pueden ser peatonalizadas en su totalidad al dar servicio a aparcamientos públicos o privados su diseño fue concebido para dar prioridad al tráfico rodado construyendo aceras que si bien en el momento en el que se hicieron pudieron cumplir, hoy en día no cumplen la normativa de accesibilidad ni permiten el transito cómodo de viandantes.

Con esta actuación se pretende revertir esa situación, aumentando el peso del peatón en el reparto modal y creando calles de coexistencia en las que la prioridad sea del peatón y los vehículos puedan acceder a velocidades reducidas y únicamente en caso de accesos a los diferentes aparcamientos. Para ello las calles serán de plataforma única y se eliminará el mobiliario que no cumpla las condiciones de la normativa actual de accesibilidad incluyendo elementos de mobiliario urbano que sirvan para calmar el tráfico y hacer estas calles más accesibles y seguras.

Los ejes en los que se pretende actuar abarcan las siguientes calles:

- Calle Álamo
- Calle Selgas
- Calle General Eytier, Calle Fernando el Santo y Calle Alfonso X el Sabio
- Cuesta San Francisco
- Calle Vicente Ruiz Llamas
- Calle Núñez de Arce y Calle Albuquerque

El plano adjunto como Anexo Principal 2 determina con exactitud la ubicación de estas actuaciones.

Para la ejecución de las obras deberá contratarse la redacción del proyecto de obras correspondiente, del que se dispone ya de toda la documentación necesaria para poder proceder a su contratación y que tiene un plazo para la redacción de un mes y medio.

Una vez se disponga del proyecto, deberá licitarse la ejecución de las obras y finalmente realizar la ejecución de las mismas.

Calmando de tráfico y mejora de la seguridad en el entorno de 3 colegios y mejora de la conexión de estos con el centro de la ciudad, actuación en la calle Alameda Rafael Méndez.

Actualmente la Alameda Rafael Méndez es una calle que conecta el centro de la ciudad con la periferia, junto a ella se ubican tres de los colegios de la ciudad albergando a más de 1.500 alumnos entre los 3, por lo que el tránsito peatonal en los horarios de acceso y salida es muy significativo.

Esta calle cuenta con dos carriles de circulación de vehículos, una acera con arbolado en uno de los lados con estrechamientos en la zona de los árboles de 1,20 metros y en la acera opuesta hay tramos donde ni siquiera dispone de acera.

Desde que empezó el colegio, después del inicio de la pandemia, se viene cortando uno de los carriles de circulación a la entrada y la salida de los colegios para permitir en distanciamiento social y un acceso más cómodo a los colegios.

La actuación pretende reducir el espacio destinado al vehículo privado y de este modo disminuir el tráfico, confiriéndole este espacio a los viandantes para lo cual se suprimirá uno de los carriles de circulación, para en este espacio crear un carril bici en contra dirección de modo que el tránsito en bicicleta si se mantenga en los dos sentidos de circulación, ensancha las aceras de modo que se dote a la calle de accesibilidad y se mejore la seguridad y la comodidad en la zona de acceso a los colegios.

Esta actuación viene recogida en el Plan de Movilidad Urbano de Lorca en relación con la red básica de vehículos y las características de las vías, eliminando carriles de circulación y reduciendo la velocidad de los vehículos.

Para la ejecución de las obras deberá contratarse la redacción del proyecto de obras correspondiente, del que se dispone ya de toda la documentación necesaria para poder proceder a su contratación y que tiene un plazo para la redacción de un mes y medio.

Una vez se disponga del proyecto, deberá licitarse la ejecución de las obras y finalmente realizar la ejecución de las mismas.
Aparcamiento disuasorio en la periferia de la ZBE, calle Periodista Ángela Ruiz

Dado que no se dispone de los suficientes aparcamientos disuasorios en los corredores de entrada a la ciudad que permitan dar una alternativa de estacionamiento a los usuarios que vengan en coche al centro y en concreto a la ZBE se plantea la creación de un nuevo aparcamiento subterráneo con capacidad para unas 130 plazas en la periferia de la ZBE y junto a una de las principales arterias de acceso a la ciudad.

Este además se encuentra en el radio de acción tanto de la estación de tren como de la estación de autobuses de modo que sirva para dar soporte a las mismas y pueda generarse un nodo de intermodalidad donde la gente de las pedanías de Lorca, puedan acceder a este aparcamiento y desde el acceder al centro de la ciudad bien a pie o bien en transporte público o puedan coger un autobús o un tren y desplazarse a las ciudades cercanas.

Lorca tiene unas características muy especiales, el segundo término municipal en superficie de España, 38 pedanías pobladas distribuidas por este y una zona de huerta diseminada con una gran población, hace a los residentes en ciertas zonas cautivas al vehículo privado al no disponer de alternativas al mismo, por ello se hace necesario dar la alternativa una vez lleguen a la ciudad de dejar sus vehículos y desplazarse por ella en transporte público, caminando o con cualquier medio de transporte blando. Para la elección de la ubicación de este aparcamiento se han tenido en cuenta distintos factores: la disposición por parte del ayuntamiento de los terrenos en los que pudiese albergarse, que se encuentre en una zona de fácil acceso desde la periferia, que esté conectado con el centro mediante transporte público o incluso que se pueda llegar a pie o en bici al centro y que se encuentre cerca de las estaciones de tren y de autobús. Esta

ubicación ya venía propuesta en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Lorca en la acción enfocada a habilitar nuevos aparcamientos disuasorios.
Análisis de alternativas a las restricciones absolutas

Tenidos en cuenta los diferentes condicionantes para el diseño de la ZBE de Lorca, así como su regulación, se han analizado las distintas alternativas para determinar el alcance de las diferentes medidas que pueden aplicarse: Alternativa tendencial. Se caracteriza por el mantenimiento de la regulación actual, manteniendo el acceso restringido al casco histórico, así como la aplicación de las medidas previstas y en marcha de mejora del transporte colectivo, la accesibilidad peatonal y la ciclabilidad del municipio.

Alternativas de transición. Son aquellas que buscan acelerar el cambio progresivo, pero suficientemente intenso como para alcanzar los compromisos que tiene la ciudad con respecto a la calidad del aire, el ruido, las emisiones de gases de efecto invernadero y el cambio en el reparto modal de la movilidad. En esta alternativa se contempla una extensión de la ZBE suficiente para promover un cambio en la movilidad.

Alternativas drásticas. Se corresponden con la implantación desde el primer momento de una ZBE que abarque todo el territorio municipal, implicando limitaciones severas a la circulación también extensas en cuanto a los vehículos con permiso de acceso, circulación y estacionamiento.

Para la elección de la Zona de Bajas Emisiones más idónea para el caso de Lorca se ha llevado a cabo un estudio de Benchmarking, el cual se resume a continuación. Se realiza una comparativa entre diferentes ciudades para las cuales existen diferentes maneras de regular el acceso, implicando ZBE más o menos ambiciosas.

Ciudad	País	Población (habitantes)	Proyecto
Madrid	España	3.305.408 (2021)	2018 ZBE Madrid Central 2021 ZBE Madrid 360 Distrito Centro
Área Metropolitana de Barcelona	España	1.636.732 (2021)	2019 Rondes Barcelona
Milán	Italia	1.396.522 (2021)	2007 ZTL Área C, (aprobación definitiva 2013) 2019 ZEB Área B
Bolonia	Italia	394.369 (2021)	1974 Primeras ZTL 2019 ZTL Ambiental
Ruán	Francia	112.321 (2022)	2021 Primera ZFE-m 2022 Ampliación
Utrecht	Países Bajos	361.742 (2019)	2007 Restricciones a pesados. 2010 Ampliación. 2022 (ene). Ampliación de las

			restricciones a todos los vehículos según estándar.
Valladolid	España	297.775 (2021)	2021 Aprobación Plan de Mejora de Calidad del Aire 2022 Proyecto ZBE en proceso
Gijón	España	271.717	2022 ORA ambiental y 2026 ZBE
Gante	Bélgica	262.219 (2018) centro ciudad	2020 ZBE
Lugo	España	97 613 (2021)	2023 Proyecto de ZBE

La gran variedad de características que definen a los municipios que deberán implementar Zonas de Bajas Emisiones, implica que no todos estos, deban aplicar las mismas medidas con el fin de cumplir los objetivos. Características como, la calidad del aire, tamaño o distribución modal, son aspectos clave para definir tanto las características geográficas como la regulación a considerar. A partir de esto, se consideran cuatro posibles escenarios:

Municipio de bajas emisiones, o ZBE global: son localidades que superar los límites legales de calidad del aire de forma recurrente (OMS 2005 o legislación europea). Dado que estos límites son muy superiores a los recomendados recientemente por la OMS (2021). Este modelo suele ser el adecuado para grandes urbes, que además de sufrir un mayor impacto ambiental debido a la alta intensidad de tráfico, suelen contar además con una mayor capacidad para dotar de medios alternativos, como una mayor oferta de transporte público.

En algunos casos, en caso de que exista una buena coordinación entre diversos municipios dentro de una misma área metropolitana, podría ser adecuado establecer ZBE que abarquen ámbitos mayores englobando varios de estos territorios.

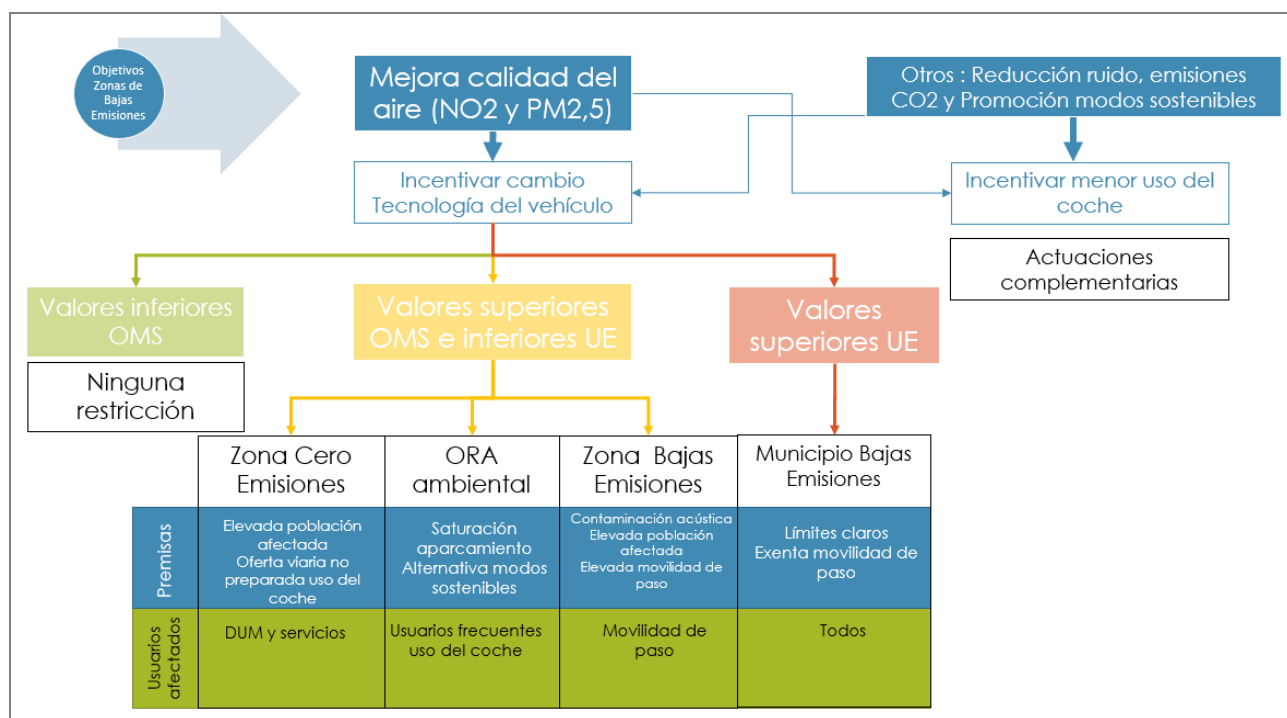
Zonas de Bajas Emisiones: se trata de un escalón inferior en el cual una o varias partes concretas del municipio son delimitadas, y que dada su centralidad o importancia puede implicar beneficios ambientales a nivel municipal. Este beneficio es posible además sin aplicar restricciones a un ámbito mayor, facilitado que su implantación sea más factible.

En estas localidades, si bien los valores de contaminación suelen estar por debajo de los valores legislados por la UE, existe una alta circulación de paso, la cual se beneficia especialmente de la amplia capacidad viaria, especialmente en zonas centrales o ensanches. Debido a esto, los niveles de contaminación superarían los valores recomendados por la OMS 2021, además de evidenciarse elevados niveles de ruido provocados por el paso de vehículos. Por tanto, la principal finalidad de estas zonas son restringir la movilidad de paso, implicando una reducción del tráfico de vehículos que no tengan origen o destino a la ZBE.

ORA ambiental: se trata de una medida complementaria a las Zonas de Bajas Emisiones. Estas actúan como zonas de transición entre el núcleo de la ZBE y las zonas sin regulación, con el fin de evitar un posible efecto frontera. Con esta medida se busca una optimización de la demanda de aparcamiento, y además se promueve una remodelación del parque circulante ofreciendo incentivos por precio a vehículos menos contaminantes, o más

altos para vehículos contaminantes. El principal objetivo de esta medida es ofrecer un estímulo al cambio modal, de modo que las tarifas permitan un trasvase de viajeros a otros modos más sostenibles.

Zona Cero Emisiones: esta medida aplicaría en ciudades pequeñas o zonas puntuales de municipios mayores con una elevada problemática ambiental. Ámbitos como centros históricos son potenciales candidatos para considerar esta tipología de restricciones, donde la trama viaria no es la adecuada para una alta transitabilidad de vehículos. En este sentido, el principal objetivo es maximizar la oferta peatonal reduciendo el espacio de circulación al mínimo imprescindible, dejando que solo circulen residentes, servicios públicos o distribuidores de mercancías (sobre los cuales pueden aplicarse más o menos restricciones).



Atendiendo a lo expuesto previamente, Lorca se encontraría en una posición intermedia en la cual los valores de contaminación ambiental afectan especialmente a la zona central del municipio (los valores de los sensores ubicados dentro del ámbito están notablemente por encima de los que registra la estación de calidad del aire, ubicada fuera del ámbito). Esto permite descartar la necesidad de implantar restricciones que afecten a toda la población.

Sin embargo, hay que tener en cuenta, que la calidad del aire de Lorca no presenta problemas graves de niveles de contaminación, ya que en la mayoría de indicadores ya se sitúan por debajo de los valores propuestos por la CE (salvo PM), situándose en un punto intermedio entre estos últimos y las nuevas recomendaciones de la OMS del 2021, más ambiciosas.

Por otro lado, atendiendo a los niveles de contaminación acústica, la reducción del tráfico será clave para lograr el objetivo de que toda la población se encuentre expuesta, al menos, a niveles inferiores a los estipulados por la legislación vigente.

A tenor de los diferentes indicadores de calidad del aire, ruido y eficiencia del sistema de movilidad de Lorca, deberá estudiarse el escenario tendencial, con el objetivo de comprobar si se cumple el objetivo de disminución del peso de la movilidad motorizada, así como satisfacer las exigencias establecidas en la Ley de Cambio Climático y Transición Energética y en el Plan Nacional integrado de Energía y Clima, cuyo desarrollo a efectos de estas regulaciones se recogen en el Real Decreto 1052/2022.

Por otro lado, se descartan las alternativas drásticas, ya que en la actualidad el peso de la movilidad motorizada es elevado (50%) y los proyectos clave en materia de transporte público o en favor de otros modos sostenibles que puedan ejercer de alternativa aún están en fase de proyecto (i.e.: ampliación de la red ciclista). La implantación de una medida de tal severidad supondría una modificación brusca de los patrones de movilidad de la población, para la que no es posible establecer, al menos a corto plazo, las alternativas de servicios e infraestructuras capaces de acoger el trasvase modal derivado de la regulación. Además, en estas alternativas drásticas, el parque de vehículos tendería a un achatarramiento prematuro, con la consiguiente pérdida de la eficiencia global de la medida.

Con todo lo anterior, la opción más favorable para Lorca es la implantación de una estrategia de transición, ya que es necesario actuar sobre la movilidad a fin de alcanzar de forma rápida los objetivos de descarbonización y reducción emisiones contaminantes y ruido, pero sin requerir de una intervención drástica.

Considerando esos y otros factores sociales y ambientales, se ha optado por un modelo de ZBE/APR que se aplica en un espacio acotado de la ciudad, restringiendo el acceso, circulación y estacionamiento de vehículos a los no residentes con el objetivo de preservar el uso sostenible de las vías comprendidas en los mismos, así como disminuir los niveles de contaminación acústica y atmosférica de dichos espacios, garantizándose a la vez el necesario acceso a estos ámbitos de vehículos de suministro y servicios. De igual manera, el planteamiento de la zona más céntrica de la ciudad como punto de inicio para la creación de la ZBE está asimismo motivada dada la disponibilidad de alternativas actualmente disponibles en materia de accesibilidad en transporte público.

Justificación del ámbito territorial y del espacio temporal

La zona 1 coincide con el Casco Histórico de la ciudad. Actúa como Área de Prioridad Residencial (APR); las APR son espacios en los que se aplican medidas de restricción de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos a los no residentes con el objetivo de preservar el uso sostenible de las vías comprendidas en los mismos, así como de disminuir los niveles de contaminación acústica y atmosférica de dichos espacios, pero garantizándose a la vez el necesario acceso a estos ámbitos de vehículos de suministro y servicios. Su justificación viene motivada por las siguientes razones:

Se trata de una zona lo suficientemente amplia, lo que hace que tenga un impacto significativo en la ciudad.

Los límites son claros, tal y como indican las recomendaciones del MITMA. Es la zona de la ciudad que dispone de una mejor oferta de transporte público: todas las líneas urbanas pasan por ella (Av. Juan Carlos I).

Es la zona de la ciudad en la que, por la morfología viaria, menos espacio se destina al peatón, y más carencias de espacio público presentan. En definitiva, se trata de los barrios menos preparados para una circulación intensa de vehículos.

Son los barrios donde la ocupación tanto diurna como nocturna del estacionamiento es más elevada. En definitiva, la demanda de aparcamiento supera la oferta existente.

Se trata de un ámbito que coincide con la zona de acceso restringida prevista en el PMUS

La zona 2 abarca en su ámbito un hospital, una residencia para la tercera edad, dos colegios y diversos espacios deportivos. La justificación de incluir esta zona se resume en los siguientes puntos:

En la zona existen espacios especialmente sensibles al ruido (afección a la atención de los estudiantes, perturbación del descanso de las personas mayores, aumento de los niveles de estrés, etc.) y a la contaminación. En las vías incluidas, la prioridad y el protagonismo lo tienen los peatones, compuesto en gran medida por población especialmente vulnerable ante accidentes. Los ciclistas que se dirijan a los espacios deportivos o educativos también se benefician de una reducción del riesgo de accidentes. Justificación de la conformidad de las restricciones de acceso, circulación y aparcamiento con la normativa

A continuación, se justifica la regulación planteada en base a la normativa vigente que se detalla en el cuadro adjunto.

Razón imperiosa de interés general

Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio considera como razón imperiosa de interés general la protección de la salud pública, el medio ambiente y el entorno urbano. En este sentido, se justifica la implantación de una Zona de Bajas Emisiones en la ciudad de Lorca por los siguientes motivos:

Las ratios de inmisiones de partículas, así como los valores de NO₂ registrados por los sensores dentro de la ZBE. Si bien se encuentran dentro de los valores legales están por encima de las recomendaciones establecidas por la Organización Mundial de la Salud. Las consecuencias de no cumplir con dichas recomendaciones podrían ser, entre otras, el aumento de los problemas cardiorrespiratorios entre la población²⁶.

No se cumple, aunque por poco, con la normativa sobre ruido establecida en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la

²⁶ [https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/ambient-\(outdoor\)-air-quality-and-health](https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/ambient-(outdoor)-air-quality-and-health)

Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. La Organización Mundial de la Salud (OMS) describe al ruido como la primera molestia ambiental en los países industrializados. El ruido afecta a las personas de diversas maneras. Sus efectos están relacionados con la audición, el sistema nervioso vegetativo, la psiquis, la comunicación oral, el sueño y el rendimiento²⁷. La Zona de Bajas Emisiones debe suponer una reducción del ruido en el área afectada mejorando la calidad de vida de los vecinos. Lorca, en su Plan de Mejora de la Calidad del Aire y Adaptación al Cambio Climático, establece un objetivo de reducción de GEI. Cada vez son más evidentes las consecuencias del cambio climático, reconocidos por distintos organismos internacionales²⁸; siendo el transporte uno de sus principales responsables.

También se establecen objetivos de mejora en la eficiencia en el reparto modal, buscando la transición hacia medios de transporte más sostenibles que el vehículo privado motorizado.

Principio de proporcionalidad

Los valores de inmisiones de partículas y NO₂, no son alarmantes. No se puede asegurar con los datos disponibles que Lorca tenga un problema de contaminación atmosférica. Sí se pueden mejorar en cambio los niveles de ruido, pero tampoco son valores que afecten de manera grave a la salud. Por ello, se ha optado por un ámbito reducido, enfocado allí donde el traspase modal es más necesario debido a las características de la vía (calles estrechas en el casco histórico) o del barrio (con equipamientos públicos donde se promueva la seguridad vial). Se establece un período de un año para su implantación, dando tiempo de adaptación a los ciudadanos afectados. Además, se crean y potencian aparcamientos de disuasión en su perímetro para que puedan ser estacionados los vehículos con categoría ambiental A.

Evaluación periódica de los efectos y resultados obtenidos

Entre los medios disponibles indicados en el apartado 8, se establece la creación de una plataforma de seguimiento y monitorización de la zona de bajas emisiones. Además, cada cuatro años desde la aprobación de la normativa que establezca la ZBE, se publicará un informe en la página web institucional y en los medios que consideren oportunos. En el mismo, se valorará el cumplimiento de los objetivos, con indicación de los resultados, en este periodo, de los indicadores de seguimiento, según el decreto de creación de zonas de bajas emisiones.

MARCO NORMATIVO

Art 4.1. de la ley 40/2015 de 1 de octubre, del Régimen jurídico del sector público:

1. Las Administraciones Públicas que, en el ejercicio de sus respectivas competencias, establezcan medidas que limiten el ejercicio de derechos individuales o colectivos o exijan el cumplimiento de requisitos para el desarrollo de una actividad, deberán aplicar el principio de proporcionalidad y elegir la medida menos restrictiva, motivar su necesidad para la protección del interés público así como justificar su adecuación para lograr los fines que se persiguen, sin que en ningún caso se produzcan

²⁷ <https://www.who.int/es/news/item/02-03-2022-who-releases-new-standard-to-tackle-rising-threat-of-hearing-loss>

²⁸ <https://www.un.org/es/climatechange/what-is-climate-change>

diferencias de trato discriminatorias. Asimismo, deberán evaluar periódicamente los efectos y resultados obtenidos.

Artículo 5 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de Garantía de la unidad de mercado: Artículo 5. Principio de necesidad y proporcionalidad de las actuaciones de las autoridades competentes.

1. Las autoridades competentes que en el ejercicio de sus respectivas competencias establezcan límites al acceso a una actividad económica o su ejercicio, o exijan el cumplimiento de requisitos para el desarrollo de una actividad, motivarán su necesidad en la salvaguarda de alguna razón imperiosa de interés general de entre las comprendidas en el artículo 3.11 de la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio («Razón imperiosa de interés general»: razón definida e interpretada la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, limitadas las siguientes: el orden público, la seguridad pública, la protección civil, la salud pública, la preservación del equilibrio financiero del régimen de seguridad social, la protección de los derechos, la seguridad y la salud de los consumidores, de los destinatarios de servicios y de los trabajadores, las exigencias de la buena fe en las transacciones comerciales, la lucha contra el fraude, la protección del medio ambiente y del entorno urbano, la sanidad animal, la propiedad intelectual e industrial, la conservación del patrimonio histórico y artístico nacional y los objetivos de la política social y cultural”).

2. Cualquier límite o requisito establecido conforme al apartado anterior, deberá guardar relación con la razón imperiosa de interés general invocada, y habrá de ser proporcionado de modo tal que no exista otro medio menos restrictivo o distorsionador para la actividad económica.

Artículo 6 del Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales

1. El contenido de los actos de intervención será congruente con los motivos y fines que los justifiquen.

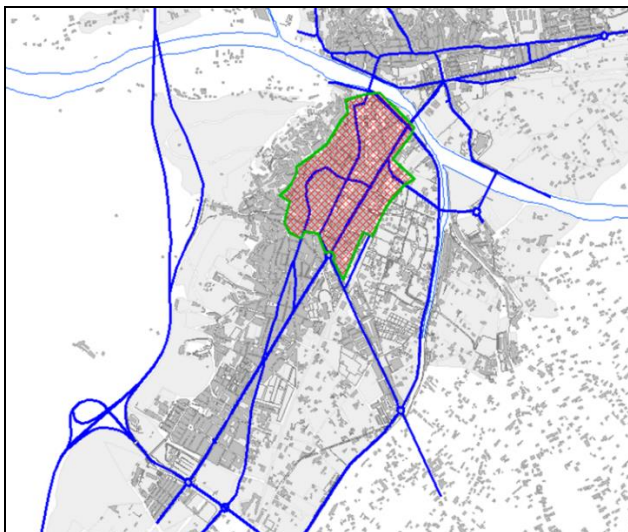
2. Si fueren varios los admisibles, se elegirá el menos restrictivo de la libertad individual.

Estimación de la mejora de la calidad del aire y mitigación de las emisiones de gases de efecto invernadero.

8.5.1. Metodología

Se ha utilizado la siguiente metodología:

Cálculo de los veh-km recorridos en día laborable en cada una de las zonas de la ciudad. Para ello, se utilizará el modelo de simulación utilizado con motivo de la elaboración del PMUS. Para ajustar el modelo a los resultados más actuales se tendrán en cuenta los datos de aforos automáticos de los muestreos realizados.



Extrapolación al total anual.

Se emplea la distribución del parque circulante según tecnología del vehículo a partir de datos del muestreo realizado en Avenida de Juan Carlos I.

Utilización de las ratios de emisiones según la normativa Euro en lo que se refiere a NOx y partículas, así como los del modelo COPERT para la estimación de las emisiones de CO2 29.

Se considera una hipótesis conservadora:

Los vehículos serán substituidos por otros, es decir, ningún ciudadano dejará de poseer un vehículo.

La renovación del parque será la siguiente:

Un 70% por un vehículo EuroVI del mismo combustible (diésel o gasolina).

Un 20% por un vehículo híbrido o de gas.

Un 10% por un vehículo eléctrico.

La afectación, basándose en los datos del modelo será la siguiente:

100% de los vehículos-km que circulan en el interior de la ZBE.

25% de los vehículos-km que circulan fuera de la ZBE.

Escenarios. El cálculo de emisiones se ha realizado para dos escenarios:

Situación 2022.

Situación tras implantación de zona de bajas emisiones en el casco antiguo (barrio de Santiago y parte del barrio de San Mateo). En este escenario la estimación se ha realizado considerando la prohibición de circulación de los vehículos A.

8.5.2. Estimación de la reducción de emisiones

Una vez implantada la zona de bajas emisiones en la zona centro se estima que los contaminantes en este ámbito se reducirán un 5,8% en lo que se refiere al CO2, un 19,8% en lo que respecta al NOx, así como un 20,5% de las emisiones de partículas. De media en el resto de la ciudad, excluyendo las zonas de bajas emisiones, las disminuciones serían de un 2,3%, 7,9% y 8,2% respectivamente.

	Año	Veh-km año 2017	Emisiones CO2 año		Emisiones NOx año		Emisiones PM 10 año	
		Nº	Tn	% var. 2017-2030	Tn	% var. 2017-2030	Tn	% var. 2017-2030
ZBE	2017	8.805.009	1.530,4		2,61		0,19	
	Después implantación bajas emisiones	8.805.009	1.442,0	-5,8%	2,09	-19,8%	0,15	-21,1%
Exterior ZBE	2017	77.126.161	13.405,5		22,83		1,66	
	Después implantación bajas emisiones	77.126.161	13.095,8	-2,3%	21,0	-7,9%	1,52	-8,2%
TOTAL	2017	85.931.169	14.936,0		25,4		1,8	
	Año	85.931.169	14.537,8	-2,7%	23,1	-9,1%	1,7	-9,5%

Se ha partido de la hipótesis conservadora de que no hay un trasvase modal ni una disminución del número de veh-km. No obstante, por las experiencias de Madrid Central, donde el tráfico en su interior se redujo cerca de un 15% es previsible que también haya una reducción del número de desplazamientos.

Aunque los criterios de restricción son menores se considera que la disminución de tráfico podría alcanzar el 15% en el ámbito de la ZBE y un 5% en la ciudad. De esta forma, la reducción de emisiones prevista sería la siguiente para el 2030:

Contaminante	Reducción ZBE	Reducción Ciudad
Gases efecto invernadero (CO2)	-5,8%	-2,3%
Óxidos de nitrógeno (NOx)	-19,8%	-7,9%
Partículas (PM10)	-20,5%	-8,2%

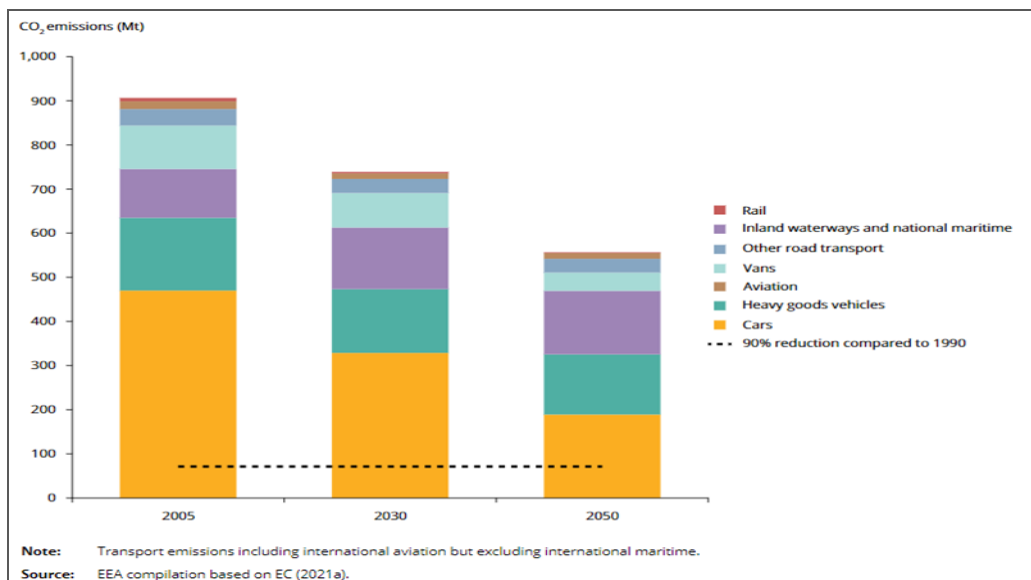
8.5.3. Estimación de la reducción de inmisiones

En este apartado se describe la tendencia global de la movilidad en España, la relación entre emisiones e inmisiones y las tendencias observadas de reducción de emisiones en grandes ciudades en las que se han implementado restricciones a la movilidad, todo ello con objeto de estimar la evolución en los niveles de inmisión de contaminantes atmosféricos en Lorca a partir de las emisiones actuales y la previsión del escenario previsto de aplicación de restricciones a la movilidad, para evaluar en función de si la estimación resultante de inmisiones logra la consecución de los objetivos de calidad del aire planteados.

Tendencias en la movilidad

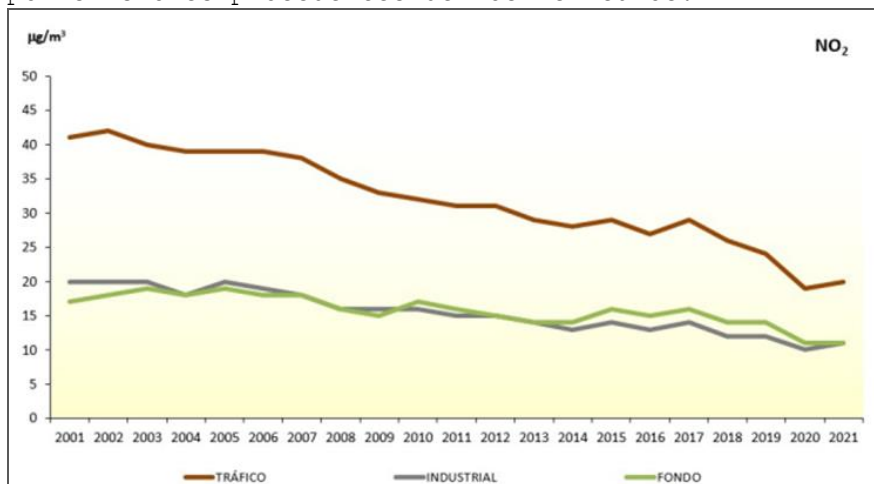
Dentro de todo el sector transporte, el realizado por automóvil representó el 43,9% de las emisiones de GEI en 2019. Otros modos importantes son los vehículos pesados y los camiones ligeros. El aumento de las emisiones entre 2000 y 2019 de estos tipos de vehículos se debe al aumento de la actividad de transporte de pasajeros y de mercancías. Con las políticas existentes y con unas perspectivas económicas anteriores a la invasión rusa de Ucrania y

la pandemia de COVID-19, el Escenario de Referencia de la UE para 2020 proyecta que, en comparación con 1990, las emisiones de CO₂ procedentes del transporte serán un 3,5% más altas en 2030. La distancia entre esta proyección y el objetivo de transporte para 2050 (-90% en comparación con 1990) es grande.



Fuente: EEA (2022). Digitalisation in the mobility system: challenges and opportunities. EEA Report N° 07/2022.

Aun así, según el MINTERD30, la media anual de NO₂ en los últimos 20 años se ha reducido casi un 50% en estaciones de tráfico. Este contaminante, fuertemente vinculado con el tráfico rodado, ha experimentado un descenso más acusado en los últimos años, pues de 2017 a 2021 decreció casi un 30% en estaciones cuyo nivel de contaminación está determinado principalmente por emisiones procedentes de los vehículos.



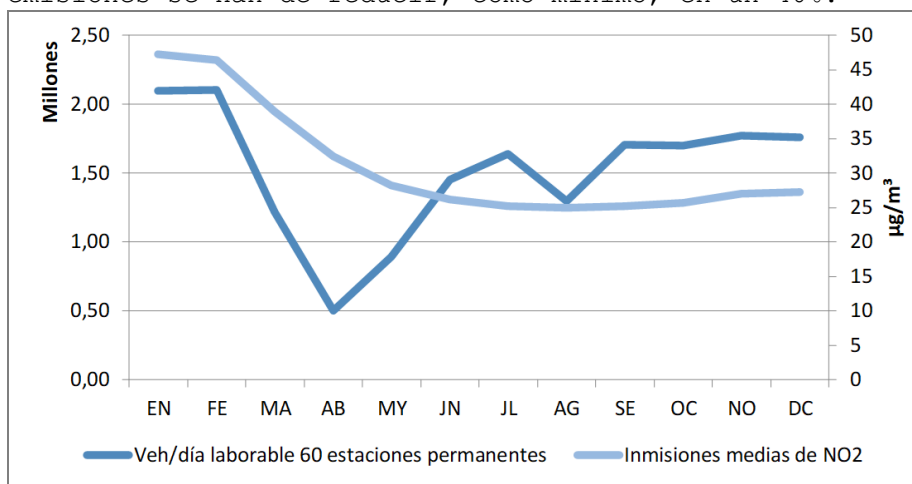
Fuente: MINTERD (2023). Informe de Tendencias de la Calidad del Aire en España 2001-2021.

Relación entre inmisiones y emisiones

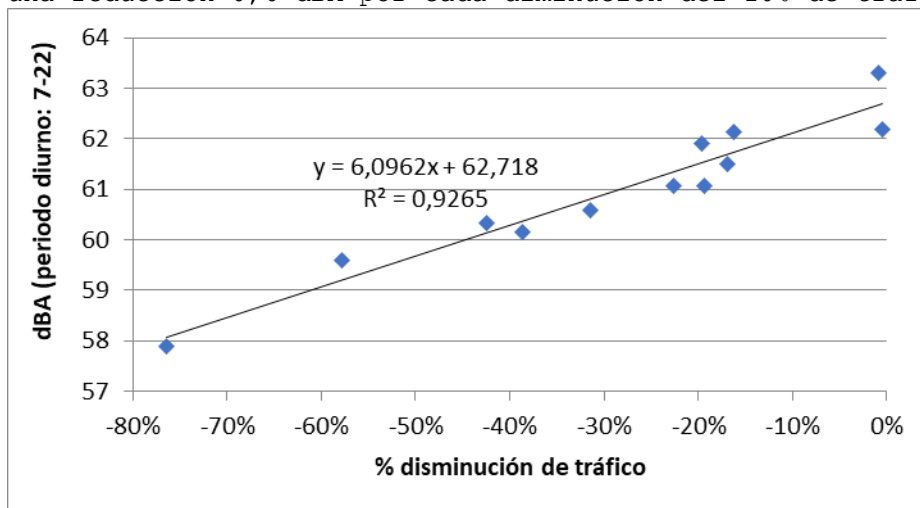
Debe indicarse que la causalidad entre reducción de emisiones de NO_x y partículas vinculadas al sector de transporte e inmisiones es muy compleja; interviniendo una serie de factores (morfología urbana, climatología, vientos, relieve, etc.) que hace difícil establecer una relación directa. No obstante, sí que es cierto y evidente que la disminución de emisiones mejora notablemente la calidad del aire. Un ejemplo reciente lo tenemos con

30 MINTERD (2023). Informe de Tendencias de la Calidad del Aire en España 2001-2021.

motivo de la reciente pandemia. Así, por ejemplo, en la ciudad de Madrid, en el año 2020, se redujo el tráfico, de media, en un 34% mientras las inmisiones de NO₂ disminuyeron en un 25%, lo que equivale a un factor de 1,36. Por tanto, si tal y como se ha establecido en el apartado anterior el objetivo de reducción de inmisiones es de aproximadamente un 30%, las emisiones se han de reducir, como mínimo, en un 40%.



Fuente: Informe Estado de la Movilidad 2020 del Ayuntamiento de Madrid. Donde sí hay una relación directa es en el nivel sonoro, aproximadamente una reducción 0,6 dBA por cada disminución del 10% de tráfico.



Fuente: Informe Estado de la Movilidad 2020 del Ayuntamiento de Madrid. Tendencias en la reducción de emisiones: menos coches y más limpios. Las estrategias para reducir las emisiones pasan, en primer lugar, por una disminución del uso del coche. El segundo factor determinante para la reducción de emisiones es el cambio tecnológico de los vehículos. Para determinar el efecto de las regulaciones en la aceleración de la transformación del parque se cuenta con datos de evolución de diferentes ciudades, como son Madrid y el del Palma (véase siguiente ilustración). Tal y como se puede observar a simple vista, la renovación del parque circulante madrileño es más acelerada que en el caso de Palma. Si se

comparan los datos de vehículos sin distintivo, si bien en 2019 estos no distaban mucho entre sí (8,82% en Madrid y 9,56% en Palma), la diferencia en 2023 es muy sustancial, donde en Madrid prácticamente han desaparecido (2,14%) mientras que en Palma aún se sitúan en torno al 8%.



	Madrid					Palma				
	0	C	B	SIN DISTINTIVO		0	C	B	SIN DISTINTIVO	
2018	1,09%	4,90%	32,88%	38,60%	11,53%	-	-	-	-	-
2019	1,86%	7,90%	39,55%	33,77%	8,82%	1,1%	7,05%	54,6%	27,7%	9,6%
2020	2,41%	13,73%	42,09%	29,76%	6,59%	1,3%	9,1%	56,4%	25,3%	8,9%
2021	2,73%	14,88%	42,38%	28,37%	6,04%	1,7%	11,1%	56,3%	22,7%	8,2%
2022	4,53%	19,41%	44,56%	25,96%	3,97%	2,2%	13,3%	56,6%	20,2%	7,7%
2023	6,25%	23,16%	42,78%	22,40%	2,14%	2,8%	15,6%	55,2%	17,80%	7,0%

Al mismo tiempo, en 2019, el porcentaje de vehículos ECO también era similar en ambos casos, algo mayor en el caso madrileño (7,9%) frente al de Palma (7,05%), en cambio en la actualidad ambas ciudades se han distanciado, aumentando mucho más en proporción en Madrid (hasta el 23,16%) que en Palma (15,6%). Al respecto de los vehículos cero emisiones, en Madrid para el mismo periodo la proporción se ha más que triplicado, mientras que en Palma se ha duplicado, por lo que en Madrid el avance ha sido alrededor de un 50% más rápido.

Resultados de la estimación de reducción de inmisiones

Considerando las estimaciones efectuadas en la reducción de emisiones del apartado anterior, la evolución resultante en las inmisiones (tomando de base los registros de la estación de calidad del aire de Lorca), se observa que con las medidas propuestas se llega a reducir los niveles de PM_{2,5} hasta alcanzar los valores propuestos por la Comisión Europea para 2030. Aunque los niveles de NO₂ y son favorables, esta reducción se trasladaría de manera directa y con mayor intensidad al ámbito de ZBE, donde los valores son superiores, acercándolos a los objetivos planteados en la propuesta de Directiva Europea y a los recomendados por la OMS.

Emisiones anuales

	CO ₂	NO ₂	PM _{2,5}
2024	1.530 t	2,61 t	0,19 t
2030	1.442 t	2,09 t	0,15 t
Variación	-5,8%	-19,8%	-21,1%

Evolución de las emisiones

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
CO ₂	1.530	1.513	1.502	1.482	1.465	1.458	1.442
NO ₂	2,61	2,58	2,40	2,21	2,15	2,11	2,09
PM _{2,5}	0,19	4,83	0,19	0,18	0,17	0,16	0,15

Inmisiones estimadas

Evolución de las inmisiones estimadas

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
NO ₂	9,1	9,0	8,9	8,8	8,7	8,6	8,5
PM _{2,5}	12,0	11,5	11,2	10,5	9,8	9,5	9,2

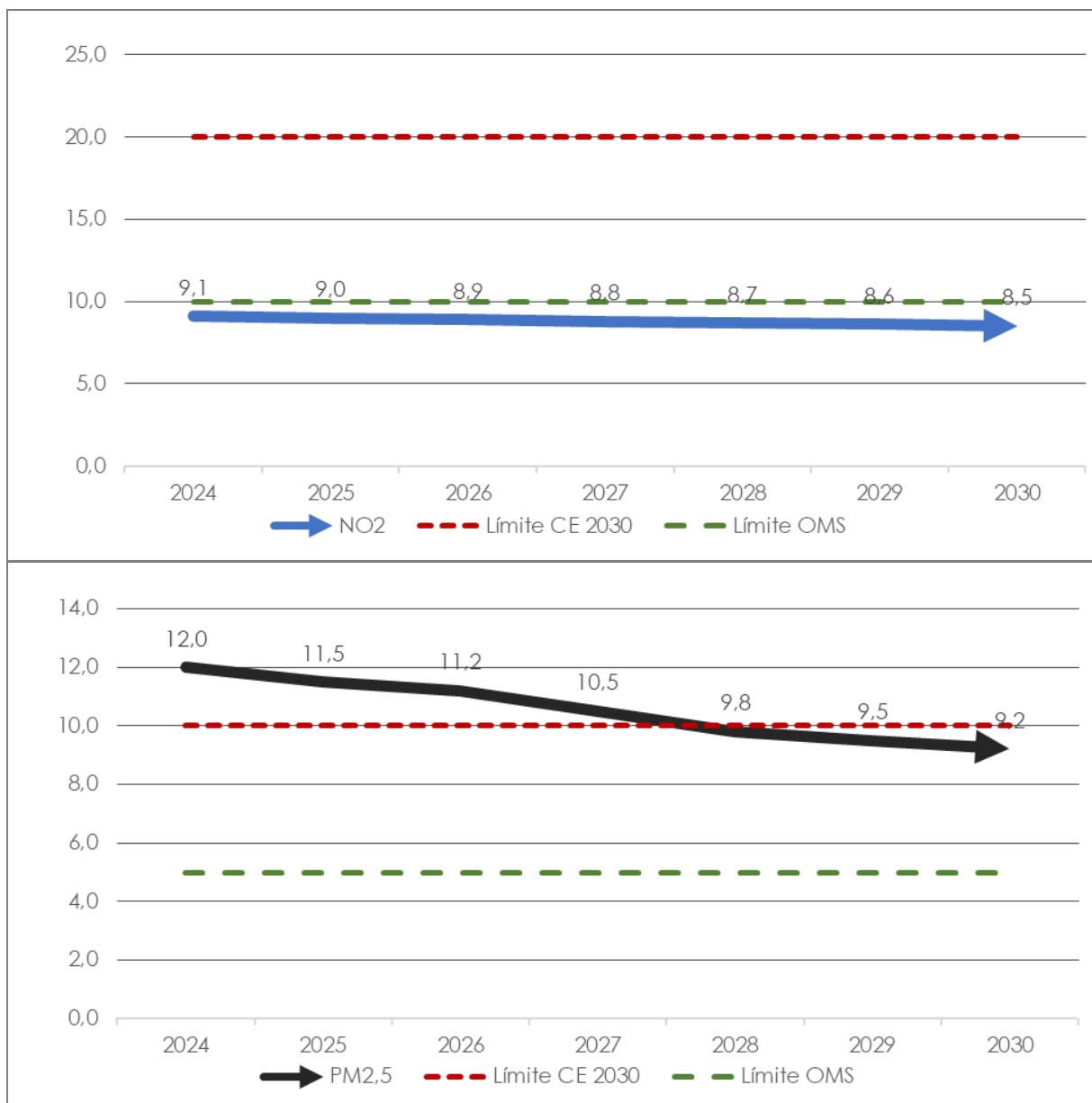
Objetivos de inmisiones

No cumple RD

No cumple límites de la CE para 2030

No cumple valores OMS 2021

Cumple OMS 2021



SISTEMA DE CONTROL DE ACCESOS, CIRCULACIÓN Y ESTACIONAMIENTO

Los elementos mínimos para la implantación de las Zonas de Bajas Emisiones son los siguientes:

Sistema informático de gestión. Plataforma de monitorización y control)
Sistema de control de accesos (cámaras de lectura de matrículas y monitorización)
Implantación de cámaras y los soportes.
Equipamiento de la sala-centro de control.
Gestión web/móvil.
Estación calidad del aire en la ZBE.
La definición de estos elementos viene definida en los correspondientes pliegos de condiciones:

Pliego de Prescripciones Técnica para la implantación de actuaciones complementarias a la ZBE, medidores de calidad del aire, sonómetros y aforadores enmarcado en el Programa de Ayudas a Municipios para la Implantación de Zonas de Bajas Emisiones y la Transformación Digital y Sostenible del Transporte Urbano y financiado a través del PRTR
Pliego de Prescripciones Técnica para la implantación de los elementos necesarios para la monitorización de la ZBE de Lorca enmarcado en el Programa de Ayudas a Municipios para la Implantación de Zonas de Bajas Emisiones y la Transformación Digital y Sostenible del Transporte Urbano y financiado a través del PRTR

ANÁLISIS JURÍDICO

Las Zonas de Bajas Emisiones son áreas del territorio en las que se regula la circulación y se limita el acceso y estacionamiento de los vehículos más contaminantes.

Los informes de la UE, sobre estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones (Bruselas 20.7.2016 COM (2016) 501 final)³¹, indica que la transición temprana hacia vehículos que tengan el menor impacto climático es uno de los objetivos y que se debe conseguir para obtener beneficios para la economía europea. Desde hace años que algunas ciudades europeas ya han implantado estas ZBE, aunque en muchos países de la Unión Europea se han promovido estas zonas los requisitos de las mismas no están armonizados en toda la UE.

En España, la implantación de las Zonas de Bajas Emisiones en las zonas urbanas juega un papel esencial en la adaptación al cambio climático, tal como contempla el Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático 2021-2030 que, en su primer Programa de Trabajo (2021-2025), incorpora diversas medidas orientadas a promover intervenciones urbanas de carácter adaptativo vinculadas al desarrollo de ZBE.

El establecimiento de estas zonas de bajas emisiones se justifica en que el actual modelo de movilidad basado en la movilidad individual en automóviles empeora el confort y percepción de seguridad de peatones y ciclistas, produciendo además una multiplicación de las posibilidades de accidentes de circulación. Esto implica, una gran ocupación del espacio público urbano,

³¹ Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones.

limitando sus funciones, disminuyendo la seguridad vial y condicionando fuertemente el uso y disfrute de las calles, especialmente por parte de los colectivos ciudadanos más vulnerables.

Por lo tanto, la naturaleza de las ZBE se basa en una regulación de la circulación de los vehículos más contaminantes y estas zonas siguiendo el proyecto técnico.

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

Más en concreto, la competencia sobre la regulación del tráfico en el ámbito urbano corresponde a los municipios, de acuerdo con 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 que otorga a los municipios la competencia de restringir la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales.

Estas medidas de restricción del tráfico urbano no se pueden aplicar de manera indiscriminada, y requieren de una planificación y un proyecto técnico que es el objeto de este documento, en donde se demuestra su necesidad con el objetivo final de protección del medio ambiente, para mejorar la calidad del aire y mitigar el cambio climático.

Además de estas competencias municipales de regulación de la circulación, los mecanismos jurídicos de actuación que harán posible la consecución de los objetivos previstos serán la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética y el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones y que tiene por objeto regular los requisitos mínimos que deberán satisfacer las ZBE que establezcan las entidades locales.

Sin olvidar que, en el ámbito de la calidad del aire, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, tiene por objeto establecer las bases en materia de prevención, vigilancia y reducción de la contaminación atmosférica con el fin de evitar y, cuando esto no sea posible, aminorar los daños que de ésta puedan derivarse para las personas, el medio ambiente y demás bienes de cualquier naturaleza. De esta forma, el artículo 16.4 de dicha ley, establece que:

"(...) las entidades locales, con el objeto de conseguir los objetivos de esta Ley, podrán adoptar medidas de restricción total o parcial del tráfico, que pueden incluir restricciones a los vehículos más contaminantes, a algunas matrículas, a algunas horas o zonas, entre otros". La publicación de la Ley de Cambio Climático en su artículo 14 establece la obligación de que los municipios de más de 50.000 habitantes y los municipios de más de 20.000 habitantes, cuando se superen los valores límite de los contaminantes regulados, tengan Planes de Movilidad Urbano Sostenible (PMUS) y zona de bajas emisiones.

El Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, publicado en el BOE al día siguiente, en su segundo artículo indica que las ZBE serán delimitadas y reguladas por las entidades locales en su correspondiente normativa.

Pero esta regulación normativa debe ir acompañada de un proyecto técnico o de planificación que debe establecer las indicadas ZBE, además este proyecto de establecer una ZBE o más de una dentro del espacio del municipio, debe ser coherente y tener en cuenta los instrumentos de planificación local.

En este proyecto técnico, se establece una ZBE con las limitaciones de a la circulación y estacionamiento de vehículos, que están fijados con anterioridad en este informe sobre todo los más contaminantes, y por lo

tanto estas restricciones quedan justificadas con los datos de indicadores de calidad del aire y de ruido que justifiquen que con ello se mejora la contaminación ambiental y sonora.

Este municipio y siguiendo los criterios de contenidos del proyecto, establece los procedimientos de seguimiento y revisión continuo con el fin de evaluar la eficacia de las medidas adoptadas y el cumplimiento de los objetivos de las ZBE y, en caso de que se produzcan desviaciones significativas y continuadas con respecto a los mismos, se procedería a modificar el proyecto de ZBE correspondiente.

La creación de la ZBE en el municipio contribuye tal como establece la normativa estatal a alcanzar los objetivos de:

Contribuir a la mejora de la calidad del aire y del medio ambiente sonoro de los municipios y territorios insulares.

Contribuir a la mitigación del cambio climático.

Impulsar el cambio modal hacia medios de transporte más sostenibles.

Fomentar la eficiencia energética en el uso de los medios de transporte.

Por último, por lo que se refiere a los criterios de regulación para el acceso a las zonas de Bajas Emisiones, estos vienen descritos en el apartado 8.1.1. La ordenanza reguladora se redactará en el futuro, ya que no se plantea la puesta en marcha de la Zona de Bajas Emisiones hasta 2030.

MEMORIA ECONÓMICA

El proyecto de la ZBE, en 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, los contratos que afecten a gastos o ingresos públicos presentes o futuros deberán valorar sus repercusiones y efectos, y supeditarse de forma estricta al cumplimiento de las exigencias de los principios de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera. Estableciendo el artículo 4 de la citada norma, en su redacción dada por la Ley Orgánica 6/2015, de 12 de junio, de modificación de la Ley Orgánica 8/1980, de 22 de septiembre, de financiación de las Comunidades Autónomas y de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera, que se entenderá por sostenibilidad financiera la capacidad para financiar compromisos de gasto presentes y futuros dentro de los límites de déficit, deuda pública y morosidad de deuda comercial conforme a lo establecido en esta Ley, la normativa sobre morosidad y en la normativa europea. Se entiende que existe sostenibilidad de la deuda comercial, cuando el periodo medio de pago a los proveedores no supere el plazo máximo previsto en la normativa sobre morosidad. Para el cumplimiento del principio de sostenibilidad financiera las operaciones financieras se someterán al principio de prudencia financiera.

Artículo 7.3 de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera

Artículo 7. Principio de eficiencia en la asignación y utilización de los recursos públicos.

(...)

3. Las disposiciones legales y reglamentarias, en su fase de elaboración y aprobación, los actos administrativos, los contratos y los convenios de colaboración, así como cualquier otra actuación de los sujetos incluidos en el ámbito de aplicación de esta Ley que afecten a los gastos o ingresos

públicos presentes o futuros, deberán valorar sus repercusiones y efectos, y supeditarse de forma estricta al cumplimiento de las exigencias de los principios de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera.

Artículo 4 de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera

Artículo 4. Principio de sostenibilidad financiera

1. Las actuaciones de las Administraciones Públicas y demás sujetos comprendidos en el ámbito de aplicación de esta Ley estarán sujetas al principio de sostenibilidad financiera.

2. Se entenderá por sostenibilidad financiera la capacidad para financiar compromisos de gasto presentes y futuros dentro de los límites de déficit, deuda pública y morosidad de deuda comercial conforme a lo establecido en esta Ley, la normativa sobre morosidad y en la normativa europea.

Se entiende que existe sostenibilidad de la deuda comercial, cuando el periodo medio de pago a los proveedores no supere el plazo máximo previsto en la normativa sobre morosidad.

3. Para el cumplimiento del principio de sostenibilidad financiera las operaciones financieras se someterán al principio de prudencia financiera.

Artículo 129.7 de la Ley 39/2015 del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas

(...)

7. Cuando la iniciativa normativa afecte a los gastos o ingresos públicos presentes o futuros, se deberán cuantificar y valorar sus repercusiones y efectos, y supeditarse al cumplimiento de los principios de estabilidad presupuestaria

La implantación de una Zona de Bajas Emisiones es una exigencia legal, y, por tanto, es imprescindible su ejecución, reasignándose las partidas presupuestarias municipales si fuera preciso. Además de ser obligatorio, su puesta en marcha comporta unos beneficios no tangibles sociales y de salud que compensan ampliamente los costes del sistema.

A este respecto, la inversión necesaria para la implantación de las zonas de Bajas Emisiones está subvencionada a través de los Fondos Next Generation a través del gobierno de España.

Como señala la jurisprudencia del Tribunal Supremo "no cabe exigir una ponderación detallada y exacta de todos los costes que pueda suponer el reglamento, pues se trata de datos cuya completa determinación puede resultar imposible en el momento de aprobarse aquél, pero al menos es preciso la elaboración de una estimación aproximada que tenga en cuenta las variables que puedan producirse" (STS del Pleno de la Sala de lo Contencioso-administrativo de 27 de noviembre de 2006, recurso 51/2005).

Costes de implantación

La implantación de una Zona de Bajas Emisiones es una actuación compleja que requiere de un espacio dilatado de tiempo para la puesta en marcha. Por lo que se refiere al presupuesto, a continuación, se detalla una primera aproximación.

El Pliego de condiciones técnicas se desarrollará a un nivel suficiente que permita detallar el precio de licitación. En concreto, se licitarán dos concursos, uno que incluye los elementos de control de la Zona de Bajas Emisiones y la plataforma de monitorización de la movilidad y el medio ambiente en la ciudad y un segundo concurso en el que únicamente se licitará la sonorización fuera de la ZBE. Los importes estimados son los siguientes

El coste total de implantación es de aproximadamente 475.000 €, subvencionada por el estado en un 90% a través de los Fondos Next Generation.

Impacto presupuestario y económico

La implantación de una Zona de Bajas Emisiones es una exigencia legal, y, por tanto, es imprescindible su ejecución, reasignándose las partidas presupuestarias municipales si fuera preciso. Además de ser obligatorio, su

puesta en marcha comporta unos beneficios no tangibles sociales y de salud que compensan ampliamente los costes del sistema. La cuantificación de estos beneficios se detalla en el capítulo 11.

Artículo 7.3 de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera

Artículo 7. Principio de eficiencia en la asignación y utilización de los recursos públicos.

3. Las disposiciones legales y reglamentarias, en su fase de elaboración y aprobación, los actos administrativos, los contratos y los convenios de colaboración, así como cualquier otra actuación de los sujetos incluidos en el ámbito de aplicación de esta Ley que afecten a los gastos o ingresos públicos presentes o futuros, deberán valorar sus repercusiones y efectos, y supeditarse de forma estricta al cumplimiento de las exigencias de los principios de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera.

Artículo 129.7 de la Ley 39/2015 del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas

7. Cuando la iniciativa normativa afecte a los gastos o ingresos públicos presentes o futuros, se deberán cuantificar y valorar sus repercusiones y efectos, y supeditarse al cumplimiento de los principios de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera.

Análisis de las consecuencias en la competencia y el mercado

La implantación de Zonas de Bajas Emisiones en ámbitos urbanos no solo no comporta ningún perjuicio, sino que, acompañado de las medidas complementarias para la promoción de la movilidad activa y sostenible, supone una oportunidad para revitalizar la actividad en las zonas reguladas. Así, lo demostró un estudio realizado por el Ayuntamiento de Madrid, donde se comprobó que la puesta en marcha de la nueva Zona de Bajas Emisiones acarreó un beneficio significativo al comercio en el área que ocupa Madrid Central. Dicho estudio estuvo basado en un análisis cuantitativo riguroso de una muestra de 20 millones de transacciones comerciales, con tarjetas emitidas por BBVA o en Terminales Puntos de Venta de esta misma entidad financiera. En Madrid Central el gasto aumentó en 8,6% y un 9,5% en la Gran Vía, frente al 3,3% del resto de la ciudad³².

Así, a través de estos datos se constató el efecto positivo sobre las ventas de los comercios del centro de la ciudad, motivado por un aumento destacado tanto de los flujos de peatones, así como del uso del transporte público. Todo ello contando con un descenso del 30% del volumen de vehículos por Gran Vía y su perímetro, con la consiguiente reducción de emisiones, no solo en el ámbito (15% menos) sino en 71% las estaciones de monitorización de calidad del aire de toda la ciudad.

Esto demuestra que las Zonas de Bajas Emisiones no solo coadyuvan a cumplir con los objetivos de reducción emisiones contaminantes y de efecto invernadero con el fin de garantizar la salud pública mediante la reducción del tráfico, sino que a su vez permiten mantener el funcionamiento habitual de centro e incluso hacerlo más atractivo, promoviendo con ello el uso de modos más sostenibles.

En definitiva, la implantación de una Zona de Bajas Emisiones no comporta que vengan menos personas al ámbito, sino que lo hagan menos en coche y más en otros modos alternativos. En este sentido, el PMUS recientemente

³²<https://diario.madrid.es/blog/notas-de-prensa/20-millones-de-transacciones-comerciales-confirman-el-aumento-del-gasto-en-navidad-tras-la-implantacion-de-madrid-central/>

aprobado plantea una serie de medidas para potenciar la utilización de modos sostenibles: refuerzo de las líneas de transporte público urbano y creación de una red de carriles-bici.

Artículo 130 de la Ley 39/2015 de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas

Artículo 130. Evaluación normativa y adaptación de la normativa vigente a los principios de buena regulación.

2. Las Administraciones Públicas promoverán la aplicación de los principios de buena regulación y cooperarán para promocionar el análisis económico en la elaboración de las normas y, en particular, para evitar la introducción de restricciones injustificadas o desproporcionadas a la actividad económica

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

11.4.1. Análisis de impacto general

Tal y como se ha descrito, la Zona de Bajas Emisiones planteada es proporcional y plantea alternativas a los sectores directamente afectados:

Personas con Movilidad Reducida

Se autoriza la circulación y estacionamiento de todas aquellas personas que dispongan de una tarjeta para personas con movilidad reducida independientemente de la categoría ambiental de su vehículo.

Residentes

La regulación planteada exime a los residentes

Foráneos

Por lo que se refiere a los no residentes, se trata de una zona con una abundante oferta de transporte público y céntrica, lo que facilita el acceso a pie, bici o VMP.

Además, disponen de toda una serie de aparcamientos perimetrales.

11.4.2. Análisis del impacto sobre furgonetas y camiones de pequeño tamaño
Debe indicarse que afectaría a una mínima parte de la flota, que en el momento de aplicación de la medida prácticamente tendría 25 años y con un importante número de km recorridos. Las ayudas estatales a la renovación más el propio ahorro de los nuevos vehículos (menor consumo) y la reducción de los costes de mantenimiento permiten amortizar la inversión en un período reducido³³. Además, a partir de una determinada edad son económicamente ineficientes de acuerdo con el siguiente análisis:

DEFINICIONES DEL VALOR DE UN VEHÍCULO COMERCIAL/INDUSTRIAL

El VALOR VENAL de un vehículo es el valor que Hacienda le asigna a un vehículo como precio medio de venta, por ejemplo, a los efectos del Impuesto de Transmisiones Patrimoniales. También lo emplean las aseguradoras para compensar a los asegurados en caso de siniestro total del vehículo. Podría entenderse que éste sería el valor "legal" con el que la administración debería compensar a un propietario que se vea obligado a prescindir de su vehículo por aplicación de una ZBE o cualquier otro tipo de regulación.

El VALOR DE MERCADO MEDIO de un vehículo coincidirá normalmente, en media, con el valor venal más el coste de los servicios necesarios para ponerlo a la venta en condiciones normales de uso y garantía.

El VALOR DE REPOSICIÓN es el valor de mercado para un vehículo idéntico al considerado. Puede ser muy diferente, en más y en menos, del valor venal y del valor de mercado medio ya que depende mucho de si el vehículo incluye accesorios, extras y, por supuesto, de las condiciones de operación y mantenimiento del vehículo concreto, así como de la situación del mercado de vehículos nuevos y de ocasión.

El VALOR DE OPORTUNIDAD es el valor operativo "perdido", que el propietario asigna al vehículo cuando éste se ve obligado a cambiarlo, incluyendo los beneficios que podría obtener con un nuevo vehículo que sustituya al anterior. (Ejemplo: Un propietario-transportista de 60 años se ve forzado,

33 <https://www.transportenvironment.org/discover/e-vans-cheap-green-and-in-demand/>

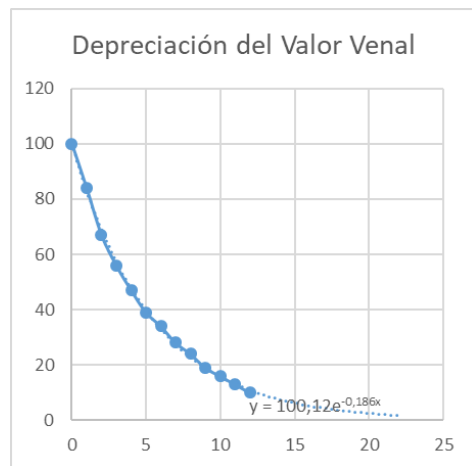
por la ZBE donde trabaja, a desprenderse de su furgoneta que todavía le permitía realizar sus servicios de transporte (40.000km/año), por lo que él valora la pérdida al valor de reposición, sea de 25.000€ (aunque posiblemente el valor venal fuera nulo). La nueva furgoneta, que compra de segunda mano para una vida útil de tan sólo 5 años, supongamos que le ahorrará 0,10€/km por menor coste de mantenimiento y consumo de combustible. Así, el valor de oportunidad sería: $25000 - 5 \times 40000 \times 0,10 = 5000€$. Por supuesto, el Valor de Oportunidad es imponderable y no es posible objetivarlo, pues dependerá de las circunstancias particulares del caso.

CÁLCULO DEL VALOR VENAL

En el caso de turismos, motocicletas y otros vehículos, para calcular el valor venal se tienen en cuenta, entre otros factores, las cuantías que determina Hacienda mediante Orden Ministerial con unas tablas que se actualizan anualmente.

<https://www.boe.es/eli/es/o/2022/12/14/hfp1259>

Sin embargo, lo que interesa a nuestros efectos es el Anexo IV donde podemos constatar que el valor venal de turismos de más de 12 años se limita al 10% de su valor de adquisición. Siguiendo la curva de depreciación nos llevaría a un valor venal del 2% a los 20 años, siendo prácticamente nulo hacia los 25 años, aunque hacienda siempre otorga un valor mínimo del 10% al objeto impositivo.



Años de uso	Porcentajes
Hasta 1 año.	100
Más de 1 año, hasta 2.	84
Más de 2 años, hasta 3.	67
Más de 3 años, hasta 4.	56
Más de 4 años, hasta 5.	47
Más de 5 años, hasta 6.	39
Más de 6 años, hasta 7.	34
Más de 7 años, hasta 8.	28
Más de 8 años, hasta 9.	24
Más de 9 años, hasta 10.	19
Más de 10 años, hasta 11.	17
Más de 11 años, hasta 12.	13
Más de 12 años.	10

ANEXO IV

Porcentajes determinados en función de los años de utilización a aplicar a los precios fijados por el Ministerio de Hacienda y Función Pública, para vehículos de turismo, todo terreno, autocaravanas y motocicletas ya matriculados

Para vehículos comerciales/industriales cabe suponer una curva de depreciación similar, incluso más acelerada, puesto que normalmente su uso es más intenso y circulan muchos más kilómetros al año. Basta recordar que los vehículos comerciales deben acudir a las revisiones de ITV con una frecuencia doble que los turismos.

AMORTIZACIÓN DEL COSTE DE ADQUISICIÓN de vehículos afectos a la actividad empresarial (a efectos contables)

Refiere a la Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades (LIS)

<https://www.bancosantander.es/glosario/amortizacion>

Las empresas, para desarrollar su actividad, adquieren todo tipo de bienes que pasan a formar parte de su activo. Esos bienes constituyen el inmovilizado, que puede ser material (como un vehículo, una máquina o un ordenador) o inmaterial (como por ejemplo las patentes, el gasto en I+D+i, el fondo de comercio, o licencias de programas informáticos). Los bienes se compran por un valor determinado, pero el paso del tiempo, el uso, el disfrute o la obsolescencia hacen que pierdan parte de su valor inicial.

La amortización de activos implica reflejar en la contabilidad de la empresa de forma periódica la depreciación del valor que experimentan a lo largo de su vida útil estos bienes. De esta manera la pérdida de valor del bien no se registra solo al final, sino que se realiza de manera progresiva en todos los ejercicios.

Para calcular la amortización de un activo hay que tener en cuenta varios elementos:

Valor de adquisición: es el precio por el que se adquiere el bien.

Vida útil: el periodo de tiempo que el bien va a ser útil para la empresa.

La ley prevé un periodo de vida útil máximo para cada tipo de inmovilizado, que puede consultarse en la página web de la Agencia Tributaria.

Valor residual: es el valor del bien al finalizar su vida útil; sería el precio al que se pondría a la venta en ese momento.

Conforme al artículo 12.1. a) de la LIS, se considerará que la depreciación del inmovilizado material, en el caso de "Elementos de transporte externo" se establecen los siguientes límites para su amortización:

Para empresarios que desean amortizar rápidamente el vehículo (imputar su coste de adquisición cuanto antes en la declaración del Impuesto de Sociedades) el coeficiente lineal máximo amortizable sería el 16%. Es decir, un empresario debe amortizar el vehículo durante 6 años, al menos.

Para empresarios que deseen alargar la amortización del vehículo (dilatarse la imputación de costes) el periodo de amortización sería como máximo de 14 años.

Así, a efectos contables, la vida útil de un vehículo se considera entre 6 y 14 años. La vida útil real (aprovechable) del vehículo puede ser distinta, pues es un criterio operativo, dependiente de las condiciones de uso y servicio que establezca la empresa (kilometraje, horas, ...).

En algunas circunstancias particulares, como la adquisición de vehículos USADOS se aceptan amortizaciones aceleradas (32% anual, 3 años) del valor real de adquisición. Del mismo modo, los PGE'23 dispusieron que las inversiones en vehículos nuevos FCV, FCHV, BEV, REEV o PHEV, afectos a actividades económicas, podrán amortizarse al 32% anual.

Por tanto, en cualquier caso, los vehículos afectos a actividad económica DEBEN TENER un valor contable residual NULO a los 14 años.

<https://www.acea.auto/figure/nox-emissions-from-the-eu-van-fleet-by-euro-classes/>

<https://www.acea.auto/figure/average-age-of-eu-vehicle-fleet-by-country/>

COSTES DE MANTENIMIENTO

Periodicidad de las ITV:

De la simple observación de la frecuencia con la que un vehículo comercial debe pasar las ITV, se deduce que las revisiones, problemas y costes de mantenimiento, se duplican cada 4 años de antigüedad.

Primera ITV a los 2 años de su matriculación.

Entre 2 y 6 años de antigüedad, debe pasar la ITV cada dos años.

Entre 6 y 10 años, deberá pasar la inspección cada año.

Y si tiene más de 10 años de antigüedad, debe pasar la ITV cada seis meses.

Estudio de GiPA

Los automóviles de entre 5 y 9 años de antigüedad son los que más dinero cuesta mantener a sus propietarios en España, un dato que contrasta con el peso que tienen dentro del parque automovilístico (19%), según revela un estudio de GiPA.

El estudio recoge que el 38% de los propietarios acude al taller una vez al año, frente a un 49% que lo hace 2 o 3 veces. La media de entradas al

taller por coche y año es de 1,68 por cada usuario, lo que supone un crecimiento en visitas del 1,4% respecto al 2018. Solo un 12% no visita el taller ninguna vez al año.

A pesar de que los coches de entre 5 y 9 años son los que más gastos ocasionan a sus propietarios, son los vehículos de más de 10 años los que generan el 28% de la facturación en los talleres. A mayor antigüedad del vehículo, mayor es su coste de mantenimiento y su reparación.

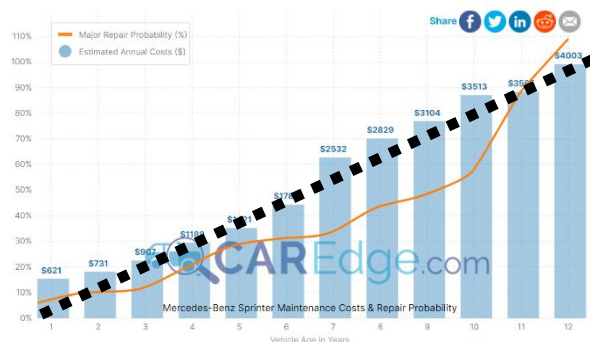
Por último, el estudio revela que los españoles gastamos de media 228 euros en las revisiones recomendadas por el fabricante, lo que supone un 1,8% de media más que en 2018. Después de las revisiones, se llevan la mayor parte del gasto de un coche la carrocería, las averías del motor, las lunas y los neumáticos. En definitiva, un coche cuesta de media en mantenimiento un total de 4.364 euros durante los primeros diez años, una cifra que a partir de esa edad se duplica durante los siguientes diez años.

Datos de CARedge.com (<https://caredge.com/maintenance>)

Web independiente que calcula las probabilidades de avería y los costes anuales de mantenimiento estimados según datos de los fabricantes:

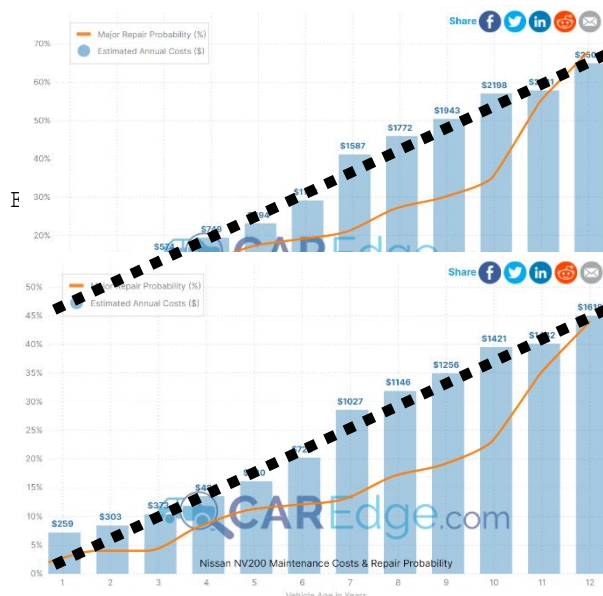
Ejemplo: Mercedes Sprinter 30.000 km/año. Coste anual ~

Antigüedad*340€/año



Ejemplo: Ford Transit Cargo 30.000 km/año. Coste anual ~

Antigüedad*210€/año



€/año



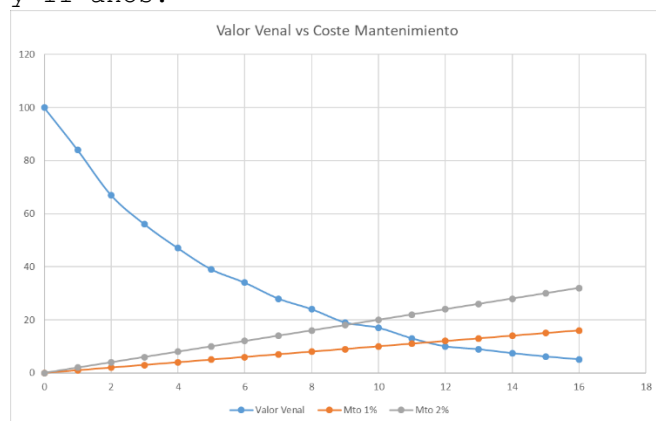
l cos
porci
abili

o crece
ción del
crece

Aproximadamente podemos calcular el coste de mantenimiento a partir del 4º año como:

Coste Anual Mantenimiento (€/año) = Antigüedad*Coste Adquisición*%mto
siendo %mto ~ [1% ÷ 2%] (estimado por elaboración propia)

De modo que será aconsejable cambiar el vehículo cuando el coste anual de mantenimiento supere a su valor venal, lo que resulta de media entre los 9 y 11 años.



ANÁLISIS DE IMPACTO SOCIAL.

La implantación de una Zona de Bajas Emisiones en la ciudad de Lorca tiene unos notables efectos positivos para la salud y la sostenibilidad del planeta. Así, se cuantifica el ahorro esperado en costes sanitarios por la mejora de la calidad del aire y al estímulo de la movilidad activa. Los beneficios para monetizar son los siguientes:

Mejora de la calidad del aire: monetización de los ahorros en el sistema sanitario³⁴: Esta mejora especialmente a los segmentos de mayor edad y los niños, que se ven especialmente afectados por peores condiciones en la calidad del aire. Indirectamente, ello también beneficia a las mujeres que en la mayoría de las ocasiones son las que se ven más directamente vinculadas a la movilidad del cuidado.

En la reducción de gases de efecto invernadero: monetización de los recursos naturales preservados y de la mitigación de efectos del cambio climático. Para valorar el coste de las emisiones podrá consultarse los mercados de negociación de derechos de emisión, como por ejemplo SENDECO2.

Otro impacto que tiene el tráfico sobre la salud es la accidentalidad. Según la Nota de servicio 3/2014 del MITMA³⁵ se considera un coste de 1,4 M€ por una víctima mortal, 0,219 M€ por una víctima grave y 6.100 € por una víctima leve. La aplicación de estos ratios a la siniestralidad de la ciudad de Madrid y los km realizados en vehículo privado, determinan un coste-km para el 2021 de aproximadamente 0,032 €.

En una primera aproximación se considera que una vez se culmine la implantación de la Zona de Bajas Emisiones, se obtendrían unos beneficios anuales por la disminución de las externalidades de más de 100.000 euros.

Externalidad	Valor	Ud	Ratio (€/Ud)	Ahorro anual (€)
NO2	0,52	Tn	4.117,50	2.141
PM2,5	0,04	Tn	427.000	17.080
CO2	88	Tn	80,2	7.058

³⁴ Se emplea ratios de los proyectos IMPACT y HEATCO

³⁵ Nota de servicio 3/2014 sobre prescripciones y recomendaciones técnicas relativas a los contenidos mínimos a incluir en los estudios de rentabilidad de los estudios informativos o anteproyectos de la subdirección general de estudios y proyectos

Víctimas	2.500.000	Veh-km	0,032	48.000
TOTAL				106.279

Otro impacto social es la reducción del consumo energético: reduciendo del combustible empleado. Se utiliza el coste medio del último mes de las estadísticas del CORES. Para determinar el consumo de combustible se han aplicado los niveles de equivalencia entre los ratios de emisiones de CO₂ y consumo de litros por km en función de lo establecido por el IDAE³⁶: 2,35 kg de CO₂ por cada litro de gasolina y 2,64 kg de CO₂ por cada litro de diésel.

	Valor	Ud	Ratio (€/Ud)	Ahorro anual (€)
Combustible	37.446	L	1,8	67.404

PROCEDIMIENTOS PARA EL SEGUIMIENTO DE SU CUMPLIMIENTO Y REVISIÓN

De acuerdo con lo previsto en el artículo 12 y el Anexo II del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, será necesaria la monitorización de diversos indicadores para constatar el cumplimiento de los objetivos del presente proyecto, así como especificar el comportamiento de la Zona de Bajas en Emisiones de Lorca.

Los indicadores necesarios para el seguimiento ya han sido descritos en el capítulo 6 (objetivos a conseguir). En cualquier caso, cabe destacar que la gestión de estos indicadores requiere de la cooperación entre los diferentes departamentos y niveles de la Administración competentes en cada caso.

Los instrumentos de gestión y control como las cámaras de lectura de matrículas en la ZBE actúan también como herramientas de monitorización de la movilidad en la ZBE. Esta información, conjuntamente con los aforadores y los sensores de calidad del aire planteados, así como otras fuentes, permitirán evaluar el impacto de la Zona de Bajas Emisiones.

Con el objeto de disponer de datos para el seguimiento de los indicadores de calidad del aire y ruido sería conveniente la instalación de los sensores de calidad del aire previa a la implantación de la ZBE a fin de realizar una campaña de toma de datos. Dichos datos se utilizarán como base de referencia.

PLAN DE COMUNICACIÓN, PARTICIPACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN

La implantación de una ZBE supone la restricción del acceso o la circulación de vehículos, es decir, una modificación de la normativa municipal de circulación, por lo que es una medida considerada de relevancia ciudadana especial. Por lo tanto, es altamente recomendable establecer un proceso participativo y comunicativo que permita acercarse a la población y recoger las diferentes visiones.

El plan que se presenta a continuación consta de 3 grandes apartados, que se desarrollarán en función de la fase de implantación de la ZBE (cuatro fases):

Los objetivos principales del proceso participativo y de comunicación que se llevarán a cabo son:

³⁶ <https://coches.idae.es/consumo-de-carburante-y-emisiones>

Informar y concienciar sobre las políticas de movilidad sostenible y saludable, y, en concreto, sobre el proceso de elaboración de la ordenanza de la ZBE.

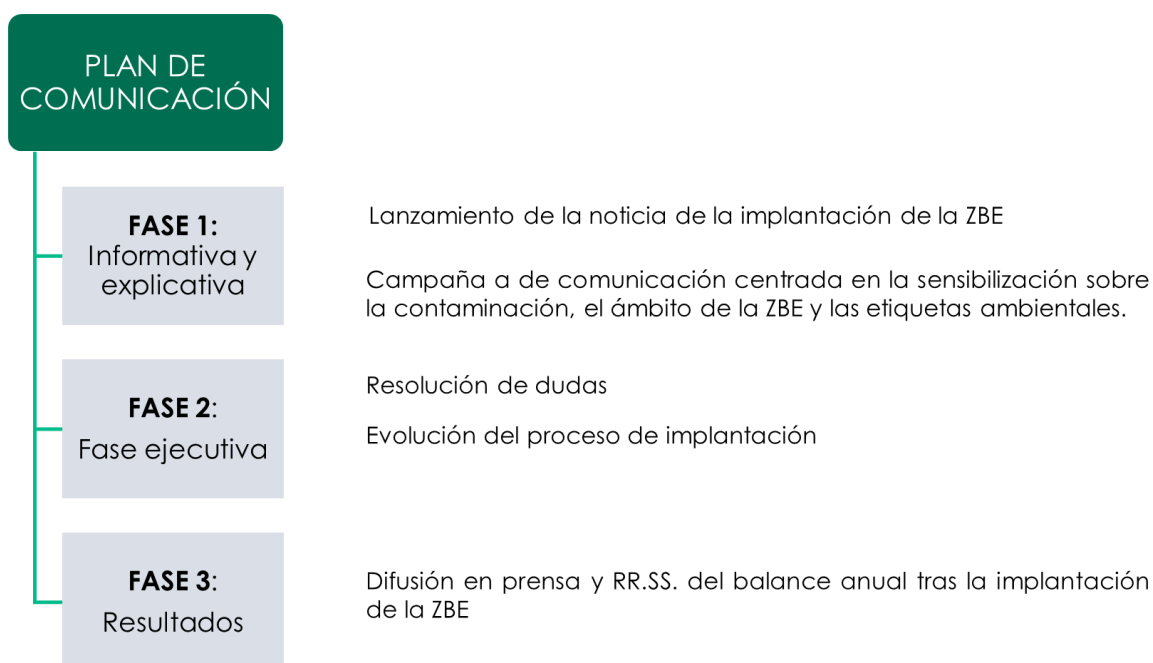
Recoger las propuestas y consideraciones del conjunto de agentes implicados sobre la propuesta de ordenanza para concretar los detalles de la aplicación de la medida, como son las restricciones horarias y las autorizaciones extraordinarias.

Abrir el proceso de participación para incorporar nuevas voces que den pluralidad y diversidad al debate. De manera que se garantice en la estrategia de la ciudad que se contemplen las principales demandas y aspiraciones de la ciudadanía.

Con lo anterior, se busca legitimar socialmente los objetivos y propuestas de la ciudad y conseguir el apoyo ciudadano.

Por otro lado, en paralelo, se llevará un proceso específico de participación con los agentes locales aprovechando los instrumentos de los que dispone el Ayuntamiento al efecto.

A continuación, se identifican las distintas fases que integran el Plan de comunicación a futuro:



En la FASE INFORMATIVA se plantean los siguientes temas a exponer:

Qué es y porqué se implanta

Ámbito

Fondos europeos y financiación

Limitaciones de acceso genéricas y moratorias

Calendario de implantación de la ZBE

En la FASE EJECUTIVA se plantean los siguientes temas a exponer:

La ciudad en la actualidad y a futuro

La importancia de la salud y las problemáticas de la contaminación

Resolución de dudas

Incidir sobre los nuevos hábitos

Infracciones y moratorias

No obstante, esta fase ejecutiva no entrará en funcionamiento hasta 2030

FASE DE RESULTADOS

Realización de un informe bianual de seguimiento de la movilidad y el medioambiente en la ciudad y la difusión de los resultados entre la ciudadanía. Los resultados que deberán evaluarse, como mínimo serán los siguientes:

Evaluación de las emisiones.

Evolución del ruido.

Evolución del tráfico.

Evolución del parque de vehículos por etiqueta ambiental.

Actuaciones de fomento de movilidad sostenible".

2º.- Proceder a la exposición pública de la presente Ordenanza mediante anuncio en el Boletín Oficial de la Región de Murcia, Prensa regional y Tablón de Anuncios del Ayuntamiento de Lorca, con indicación de que se considerará aprobada definitivamente sin necesidad de nuevo acuerdo plenario, en caso de no producirse reclamaciones, procediéndose a su publicación íntegra en el Boletín Oficial de la Región de Murcia.

3º.- Comunicar los anteriores acuerdos a la Secretaría General del Pleno así como a la Asesoría Jurídica, Servicio de Actas, Registro y Asuntos Generales, Concejalía de Movilidad, Concejalía de Parques y Jardines, Concejalía de Deportes, Policía Local y Limusa, a los efectos oportunos.

VIII.- MOCIÓN DE LA TENIENTE DE ALCALDE DELEGADA DE HACIENDA SOBRE APROBACIÓN DE LA CUENTA GENERAL DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE LORCA DEL EJERCICIO 2024.

Conocido Dictamen de la Comisión de Presidencia, Administración Municipal y Servicios Generales conjunta con la de Seguridad Ciudadana y Control del Padrón, la de Gestión Económica y Especial de Cuentas, la de Descentralización, Desarrollo Rural, Agricultura, Ganadería y Lucha contra la Despoblación, la de Territorio, Infraestructuras y Calidad Urbana y la de Atención y Servicio Público al Ciudadano emitido el 24 de septiembre de 2025.

"Se da cuenta de una moción de la concejal delegada de Economía y Hacienda que dice lo siguiente:

"La Comisión Especial de Cuentas, en sesión celebrada el día 23 de julio de 2025, informó favorablemente la cuenta general de este Excmo. Ayuntamiento, correspondiente al ejercicio 2024, habiéndose expuesto al público por plazo de quince días, mediante anuncio insertado en el Boletín Oficial de la Región de Murcia número 180, de 6 de agosto de 2025, sin que, durante dicho plazo, se hayan presentado reclamaciones, reparos u observaciones.

Obran en el expediente de su razón los informes pertinentes.

Por cuanto antecede, se propone al Excmo. Ayuntamiento Pleno la adopción de los siguientes acuerdos:

Primero.- Aprobar la cuenta general del Excmo. Ayuntamiento de Lorca del ejercicio 2024, integrada por la de la propia Entidad local; la del organismo autónomo Semana Nacional de Ganado Porcino (SEPOR); la del Consorcio para la Cooperación Económica, Técnica y Administrativa para el Desarrollo Turístico y Cultural de Lorca, adscrito a esta Administración, y las de las sociedades de capital íntegramente municipal, cuyo expediente ha sido conocido e informado favorablemente por la Comisión Especial de Cuentas, y expuesta al público que ha sido, en la forma prevenida por el artículo 212 del texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo.

Segundo.- Rendir en su momento al Tribunal de Cuentas la cuenta general así aprobada.

Tercero.- Dar traslado de los anteriores acuerdos a la Concejalía de Economía y Hacienda, así como a los Servicios de Intervención, Tesorería municipal y Dirección Económica y Presupuestaria, a los efectos oportunos."

Y las Comisiones, por mayoría con el voto afirmativo de los grupos municipales Popular y Vox y reserva de voto de los grupos municipales Socialista e Izquierda Unida-Verdes + Podemos + AV, acordaron informar favorablemente la moción de la concejal delegada de Economía y Hacienda y proponer al Excmo. Ayuntamiento Pleno la adopción de los acuerdos contenidos en la misma."

En nombre del grupo municipal Popular interviene D.^a Rosa María Medina defendiendo la moción presentada y reiterando los argumentos contenidos en la misma y felicita al nuevo concejal.

En nombre del grupo municipal Izquierda Unida-Verdes + Podemos + AV interviene D. Pedro Sosa quien argumenta que el equipo de gobierno, y en concreto la Sra. Pérez comprenderá que la razón de no validar la Cuenta General del año 2024 es que difiere de cosas muy importantes que su grupo exige. Considera conveniente abordar la modificación de las ordenanzas fiscales pues aún se sigue bonificando al 95% el impuesto sobre el plástico, y exige una descentralización político-administrativa. Explica que su grupo no pretende cobrar más a los ciudadanos, sino que paguen los que ahora no lo hacen. A continuación, relata los puestos vacantes que aún no se han cubierto como los de director de la banda de música, de director del teatro, de director de cultura o de director del auditorio. Los presupuestos de este gobierno son diferentes a los que hubiera presentado IU. Seguidamente se refiere al informe elaborado por el director de la Oficina Presupuestaria y señala que el equipo de gobierno solo ha invertido un tercio de lo que podría haber hecho. Manifiesta que existe un déficit de la gestión del presupuesto de 2024, donde no se han ejecutado en su opinión numerosas partidas. La capacidad para conseguir los ingresos previstos ha sido baja, lo que ha repercutido en las arcas municipales, habiéndose recaudado un 72% del total posible. Existiendo unos ingresos por importe de 96 millones, y 3 millones menos de gasto, el Ayuntamiento ha tenido que ir tirando del remanente de tesorería pese a esos datos positivos. La cuenta general está formulada en tiempo y forma, pero ha faltado información para los grupos políticos. Anuncia que votará en contra.

En nombre del grupo municipal Socialista interviene D. Isidro Abellán quien le desea a la Sra. Pérez una pronta recuperación y felicita al equipo económico de este Ayuntamiento. Entiende que aquí no hay debate y que no tiene la opción de responder a la Sra. Medina.

Interviene el Sr. Alcalde que ruega que respeten las normas del pleno, que no se han cambiado y el formato sigue siendo el mismo.

Interviene de nuevo el Sr. Abellán quien explica que solo ha dado su opinión, que ha habido años en los que en el debate de la Cuenta se establecía más de un turno. Se trata de una Cuenta que refleja una gestión opaca e irresponsable. Hay 600 facturas que se pagan con reconocimiento extrajudicial. En su opinión existe descontrol, desorden y que a día de hoy el Ayuntamiento está intervenido. Ahora no se pueden rebajar los impuestos y el equipo de gobierno echa la culpa al Plan Económico Financiero o a Pedro Sánchez, pese a que han gastado más de lo que podían. Se trata de una cuenta general que prueba el evidente descontrol presupuestario, se han fundido unos ahorros de 17 millones €. La primera medida del Plan Económico Financiero ha sido recortar 200.000 € del presupuesto de Limusa, pese al estado de las calles de nuestro municipio. En dos años, Limusa ha pasado de obtener más de 2 millones de beneficios a 350.000 € de pérdidas. La cuenta que presentaba el PSOE arrojaba mejores datos, los mejores de las dos últimas décadas. En la memoria demostrativa del grado de cumplimiento de los objetivos del PSOE se invirtieron 49 millones € en barrios y pedanías. En 2023, se han invertido 37 millones € menos y un grado de ejecución del 47%. Y en 2024 se han invertido menos de 2,3 millones €. Y esto se está notando en las calles de Lorca porque no se está invirtiendo. Anuncia el voto en contra de su grupo.

Interviene de nuevo la Sra. Medina quien le responde al Sr. Abellán que la Cuenta General habla de datos y no de interpretaciones. Le recuerda a la oposición que solo aprobó un presupuesto en la pasada legislatura y que en 2023 se bajaron los impuestos a los lorquinos, y por eso el gobierno de Pedro Sánchez penalizó a esta Ayuntamiento. Como consecuencia de la pandemia, el anterior gobierno no tenía regla de gasto. En el año 2024 se realizó el reconocimiento extrajudicial para pagar numerosas facturas comprometidas por el PSOE durante su mandato. Señala que en 2022 había menos dinero en el remanente de tesorería que ahora y las cuentas del Ayuntamiento gozan de buena salud. Explica que tenemos 8 millones € que solo podemos destinar al pago deuda y no a inversión. Al no contar con unos Presupuestos Generales del Estado no sabemos que inversiones son financieramente sostenibles. Se han bajado 3,5 millones € los impuestos. El dinero de las subvenciones se va ejecutando poco a poco, cumpliendo con los plazos establecidos. No hubo un remanente de ahorro de 17 millones € como dice el Sr. Abellán, en realidad hubo que destinar 3,6 millones € al pago de proveedores que el PSOE no había abonado. Ese ahorro se volatilizó nada más llegar este equipo de gobierno para pagar las deudas contraídas por el PSOE.

A continuación, el Sr. Alcalde somete a votación ordinaria a mano alzada la aprobación del dictamen y practicada la misma dio el siguiente resultado:

Votos afirmativos: 14 (grupos municipales Popular Y Vox).

Votos negativos: 10 (grupos municipales Socialista e Izquierda Unida-Verdes + Podemos + AV).

Se abstienen: 0.

Y el Excmo. Ayuntamiento Pleno, por mayoría, adoptó los siguientes acuerdos:

1º.- Aprobar la cuenta general del Excmo. Ayuntamiento de Lorca del ejercicio 2024, integrada por la de la propia Entidad local; la del organismo autónomo Semana Nacional de Ganado Porcino (SEPOR); la del Consorcio para la Cooperación Económica, Técnica y Administrativa para el Desarrollo Turístico y Cultural de Lorca, adscrito a esta Administración, y las de las sociedades de capital íntegramente municipal, cuyo expediente ha sido conocido e informado favorablemente por la Comisión Especial de Cuentas, y expuesta al público que ha sido, en la forma prevenida por el artículo 212 del texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo.

2º.- Rendir en su momento al Tribunal de Cuentas la cuenta general así aprobada.

3º.- Dar traslado de los anteriores acuerdos a la Concejalía de Economía y Hacienda, así como a los Servicios de Intervención, Tesorería municipal y Dirección Económica y Presupuestaria, a los efectos oportunos.

En turno de explicación de voto interviene el Sr. Abellán indicando que no ha podido replicar a la Sra. Medina y que han votado que no porque mienten.

Siendo las 11:41 horas el Sr. Alcalde anuncia un receso de 15 minutos porque se va a reunir el dispositivo de Emergencias. Se reanuda la sesión a las 12:05 horas.

El Sr. José Martínez no se incorpora a la sesión una vez reanudada.

IX.- MOCIÓN DE LA TENIENTE DE ALCALDE DELEGADA DE HACIENDA SOBRE ACUERDOS A ADOPTAR EN RELACIÓN CON EL RECURSO DE REPOSICIÓN INTERPUESTO CONTRA EL ACUERDO DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO PLENO QUE RESOLVIÓ LA SOLICITUD DE BONIFICACIÓN DEL IMPUESTO SOBRE CONSTRUCCIONES, INSTALACIONES Y OBRAS, EN EL PROCEDIMIENTO 2025/ATLGEN-88.

Conocido Dictamen de la Comisión de Presidencia, Administración Municipal y Servicios Generales conjunta con la de Seguridad Ciudadana y Control del Padrón, la de Gestión Económica y Especial de Cuentas, la de Descentralización, Desarrollo Rural, Agricultura, Ganadería y Lucha contra la Despoblación, la de Territorio, Infraestructuras y Calidad Urbana y la de Atención y Servicio Público al Ciudadano emitido el 24 de septiembre de 2025.

"Se da cuenta de una moción de la concejal delegada de Economía y Hacienda que dice lo siguiente:

"En el procedimiento seguido ante el Servicio de Inspección y Sanciones del Área Tributaria de este Excmo. Ayuntamiento bajo la signatura 2025/ATLGEN-88, instado por la sociedad cooperativa Gestión de Abonos Orgánicos de Lorca (Gesalor), consta el siguiente informe, con propuesta de acuerdos, evacuado por el tesorero municipal accidental el pasado día 21 de julio de 2025:

«El funcionario que suscribe, en ejercicio de las atribuciones que tiene accidentalmente encomendadas, y en relación con el objeto propio del procedimiento antes identificado, tiene a bien emitir el siguiente informe con propuesta de acuerdos:

ANTECEDENTES

PRIMERO.- El Excmo. Ayuntamiento Pleno, en su sesión celebrada el día 26 de mayo del año en curso, acordó denegar la bonificación del Impuesto sobre Construcciones, Instalaciones y Obras solicitada por la sociedad cooperativa Gestión de Abonos Orgánicos de Lorca (Gesalor), con CIF F05565379, promotora de la solicitud de licencia de obras en el procedimiento seguido bajo la signatura MA-9/2025 ante el Servicio de Actividades y Obras del Área de Urbanismo, relativo a la construcción de las fases 1 y 2 de una planta de tratamiento de purines para generación de fertilizantes y biometano en la diputación de Barranco Hondo de este municipio, prevista en los artículos 6, apartado tres, de la Ordenanza fiscal número 5, reguladora del referido tributo; y 103, apartado dos, letra a), del texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, respecto de las obras contempladas en el proyecto que constituye el objeto del procedimiento de concesión de licencia antes aludido, por los motivos que igualmente constan como antecedentes de los referidos acuerdos.

SEGUNDO.- El acuerdo así adoptado ha sido notificado mediante comparecencia de la sociedad cooperativa interesada en la Sede Electrónica de esta Administración, a las 16:11:27 horas del día 11 de junio de 2025, de lo que queda debida constancia en el procedimiento mediante la emisión de la oportuna diligencia acreditativa de este extremo.

TERCERO.- Con fecha 8 de julio de 2025 ha tenido entrada en el Registro Electrónico del Excmo. Ayuntamiento el escrito, calificado como recurso potestativo de reposición previo a la reclamación económico administrativa, interpuesto por la sociedad cooperativa Gestión de Abonos Orgánicos de Lorca (Gesalor) contra el acuerdo adoptado por el órgano plenario de esta Administración, de que antes se dejara noticia.

En el indicado recurso la entidad cooperativa impugna el acto de denegación de la bonificación que instó por dos motivos fundamentales, sintéticamente expuestos ahora: porque indebidamente exige la concurrencia de todas y cada una de las circunstancias previstas en el tercer apartado del artículo 6, de la Ordenanza fiscal número 5, reguladora del Impuesto sobre Construcciones, Instalaciones y Obras, siendo lo cierto, según su particular interpretación, que basta con probar el cumplimiento de una de ellas para obtener la bonificación instada; y, segundo de esos motivos, porque el acto denegatorio carece de la debida motivación al sostener la falta de acreditación del requisito atinente a la creación de empleo a que la ordenanza fiscal municipal condiciona la concesión de la bonificación que regula.

A los anteriores hechos son de aplicación los siguientes:

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- Esta Administración, en ejercicio de la potestad fiscal derivada que tiene reconocida, ha establecido en el artículo 6, tercer apartado, de la Ordenanza fiscal número 5, reguladora del Impuesto sobre Construcciones, Instalaciones y Obras, una bonificación de hasta el 95 por ciento sobre la cuota correspondiente al referido tributo, en beneficio de las obras proyectadas en el ámbito de las energías renovables que se ejecuten en el municipio. Corresponderá al Pleno su eventual declaración, y se acordará, siempre que se cumplan los requisitos sustanciales y formales que se establecen en aquella ordenanza, por voto favorable de la mayoría simple de sus miembros. A efectos de la declaración por el Pleno Municipal se valorarán entre otras las siguientes circunstancias:

1ª.- Que sus dueños sean fundaciones o asociaciones particulares de carácter sociocultural, inscritas en el registro correspondiente como entidades sin fines lucrativos.

2ª.- Que las construcciones o instalaciones constituyan el medio físico desde el que se realizarán las actividades y prestaciones de servicios por parte de sus dueños.

3ª.- La producción de beneficios específicos para el municipio.

4º.- Que las construcciones, instalaciones y obras lleven consigo la creación o incremento de un número directo de puestos de trabajo estables superior a cincuenta.

SEGUNDO.- El indicado precepto no es sino mera trasposición al ámbito fiscal municipal, y con las adaptaciones que resultan de rigor en ejercicio de la autonomía local constitucionalmente garantizada, de lo previsto en el artículo 103, número dos, letra a), del texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo (en adelante TRLRHL), con arreglo al cual las ordenanzas fiscales podrán regular una bonificación de hasta el 95 por ciento a favor de las construcciones, instalaciones u obras que sean declaradas de especial interés o utilidad municipal por concurrir circunstancias sociales, culturales, histórico artísticas o de fomento del empleo que justifiquen tal declaración. Corresponderá dicha declaración al Pleno de la Corporación y se acordará, previa solicitud del sujeto pasivo, por voto favorable de la mayoría simple de sus miembros.

Si se analiza con cierto detenimiento, es claro que el precepto examinado establece dos condiciones que imperativamente han de cumplirse para el reconocimiento de la bonificación de hasta el 95 por ciento sobre la cuota del impuesto en favor de determinadas construcciones, instalaciones u obras: que las obras, construcciones e instalaciones en cuestión sean declaradas de especial interés o utilidad municipal; y, segunda de esas condiciones, que tal interés o utilidad vengan necesariamente justificados por concurrir en ellas circunstancias sociales, culturales, histórico artísticas o de fomento del empleo.

TERCERO.- La norma fiscal municipal se acomoda, con gran fidelidad por cierto, a la previsión legal recién analizada al regular las bonificaciones potestativas sobre el impuesto sobre construcciones, instalaciones y obras. Y ello porque exige para el reconocimiento de aquellas bonificaciones (la general del 50 % y la especial del 95 % para las ejecutadas "en el ámbito de las energías renovables") que se cumplan los requisitos o circunstancias previstos en el artículo 103 TRLRHL:

Que satisfagan fines sociales, culturales o artísticos, lo que se verifica mediante la exigencia de que sus dueños sean fundaciones o

asociaciones particulares de carácter sociocultural, es decir, que persigan tales objetivos entre sus fines fundacionales. O bien (y alternativamente), que fomenten o generen empleo, cuantificado en la propia ordenanza mediante la creación o incremento de un número directo de puestos de trabajo estables superior a cincuenta.

Las construcciones, instalaciones y obras que cumplan o satisfagan uno cualquiera de tales fines o requisitos, han de producir además beneficios específicos para el municipio.

Y es que la presencia del primero de los requisitos enumerados no garantiza en modo alguno y de manera automática la del segundo; así, y a mero título de ejemplo, no sería bonificable la cuota del impuesto por la construcción del edificio sede de una fundación asistencial que desarrollara su ámbito exclusivo o principal de actividad fuera de este término.

Aquella citada exigencia del empleo, y tal ha sido el parecer del funcionario que suscribe expresado en ocasiones anteriores, es esencial para el reconocimiento de la bonificación prevista en la ordenanza, cuando de un proyecto propiamente empresarial se trata. Y de que ello es así da buena prueba que sea expresamente citado por el artículo 103 del TRLRHL, bajo el uso de una conjunción disyuntiva, junto con otras tres circunstancias (sociales, culturales, histórico artísticas) que cumplen fines de alcance general y vocacionalmente público, y que, por ello mismo, resultan habitualmente ajenas al ejercicio de una actividad realizada con propósito esencialmente económico.

Es precisamente el uso de aquella partícula empleada para la enumeración de tales circunstancias, el recurso gramatical que ofrece a esta Administración tributaria la posibilidad o facultad de elegir una de entre dos o más de las relacionadas, a fin de valorar los concretos motivos que justifican el otorgamiento del beneficio fiscal.

Valga decir, siguiendo aquí la previsible intención del legislador, que si las construcciones, instalaciones y obras han de servir de soporte material para el desarrollo de una actividad principalmente encaminada al logro de esos objetivos empresariales o económicos, lo fundamental para la concesión de la bonificación será su positivo y acreditado impacto en la generación de empleo estable. Y ese impacto nuestra ordenanza fiscal lo cuantifica de forma muy precisa: entiende cumplida y acreditada la examinada condición cuando las construcciones, instalaciones y obras lleven consigo la creación o incremento de un número directo de puestos de trabajo estructurales superior a cincuenta.

Así pues, y como síntesis y resumen de todo lo argumentado hasta ahora, cabe sostener que la concesión de la bonificación pretendida requiere dos condiciones de posibilidad que se han de cumplir de manera concurrente: que las obras, construcciones o instalaciones sean de utilidad o interés para el municipio (que produzcan beneficios específicos en su término, por emplear las propias palabras de la ordenanza); y, ya se adelantó, que ese interés o utilidad vengan necesariamente cumplidos por satisfacer aquellas obras, construcciones o instalaciones fines sociales,

culturales, histórico artísticas o de fomento del empleo (uno cualquier de ellos, a tenor del uso de la conjunción disyuntiva empleada por la norma de referencia).

CUARTO.- La propia entidad ahora recurrente, al plantear su inicial solicitud de concesión de la bonificación, era plenamente consciente de la necesidad normativamente impuesta de justificar al menos uno de tales fines o requisitos, y justamente eligió aquel que resultaba ser plenamente coherente con la naturaleza de las obras que promueve y con el propósito u objeto al que sirven. Ese fin o requisito no era otro que el de creación de empleo asociado a la actividad a desarrollar en las obras e instalaciones, una vez concluidas. Por esa razón (no es imaginable otra), la memoria que presentó junto con aquella solicitud recogía una relación sumamente detallada y precisa de los puestos de trabajo de carácter permanente o estructural que la futura planta de generación de biogás y fertilizantes precisaría para su adecuado funcionamiento, en exacto número de veinticinco, distribuidos para todas las categorías profesionales en tres turnos.

Pero ese número es claramente inferior al exigido por la ordenanza municipal, al imponer que las construcciones, instalaciones y obras que hubieren de beneficiarse de la bonificación en ella establecida, lleven consigo la creación o incremento de un número directo de puestos de trabajo estructurales superior a cincuenta.

Ni durante la tramitación del procedimiento, ni en las alegaciones que formuló al contenido del informe-propuesta evacuado en su seno, y ni siquiera ahora con ocasión del recurso que plantea, ha logrado justificar el cumplimiento del requisito examinado, carga cuya entera satisfacción tan solo a la entidad peticionaria incumbía.

Se ha señalado ya y se repite ahora: el establecimiento de la bonificación del Impuesto sobre Construcciones, Instalaciones y Obras en la ordenanza fiscal correspondiente, constituye el ejercicio discrecional de una potestad tributaria establecida en favor de las entidades locales; pero una vez efectivamente dispuesta no es discrecional su concesión, sino que depende de que se cumplan los presupuestos que determinan su reconocimiento. Y la verificación de ese cumplimiento es ya una potestad plenamente reglada cuya aplicación no permite ni tolera discrecionalidad alguna.

QUINTO.- Como colofón a todo lo expuesto, y por las razones que han sido desgranadas, cabe ahora concluir que el recurso no ha puesto de manifiesto error alguno en el examen y valoración de los hechos acreditados en el procedimiento, ni una inexacta, desviada o arbitraria aplicación de las normas que disciplinan el beneficio fiscal pretendido, motivo por el cual procede su desestimación, confirmando plenamente y en todos sus extremos el acto administrativo cuestionado.»

La competencia para la adopción de los pertinentes acuerdos corresponde el Excmo. Ayuntamiento Pleno, de conformidad con lo establecido en el artículo 14, número dos, letra b), del texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo.

Por cuanto antecede, la concejal delegada de Economía, Hacienda y Presupuestos eleva al Excmo. Ayuntamiento Pleno la siguiente propuesta de acuerdos:

Primero.- Desestimar el recurso de reposición interpuesto por la sociedad cooperativa Gestión de Abonos Orgánicos de Lorca (Gesalor), con CIF F05565379, contra el acuerdo adoptado por el Excmo. Ayuntamiento Pleno

en su sesión celebrada el pasado día 26 de mayo de 2025, por el que se denegó la bonificación del Impuesto sobre Construcciones, Instalaciones y Obras solicitada por la referida entidad cooperativa, promotora de la licencia de obras instada en el procedimiento seguido bajo la signatura MA-9/2025 ante el Servicio de Actividades y Obras del Área de Urbanismo, relativo a la construcción de las fases 1 y 2 de una planta de tratamiento de purines para generación de fertilizantes y biometano en la diputación de Barranco Hondo de este municipio, prevista en los artículos 6, apartado tres, de la Ordenanza fiscal número 5, reguladora del referido tributo; y 103, apartado dos, letra a), del texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, respecto de las obras contempladas en el proyecto que constituye el objeto del procedimiento de concesión de licencia antes referido, por las razones que constan, como antecedentes, en los presentes acuerdos, ratificando en todos sus extremos el acuerdo recurrido.

Segundo.- Notificar estos acuerdos a la sociedad cooperativa interesada, con indicación de que contra los mismos cabe interponer en el plazo de UN MES desde el siguiente a su notificación, reclamación económico-administrativa ante el Tribunal Económico-Administrativo Municipal del Excmo. Ayuntamiento de Lorca, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 137 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local; y 21.3. c) y 27 del Reglamento Orgánico por el que se regula el Tribunal Económico-Administrativo Municipal del Excmo. Ayuntamiento de Lorca, publicado en el Boletín Oficial de la Región de Murcia, número 38, de 16 de febrero de 2022.

Todo ello sin perjuicio de que pueda interponer cualquier otro recurso que estime más conveniente a sus derechos e intereses.

Tercero.- Comunicar los presentes acuerdos a la Intervención General, a la Tesorería municipal, a los Servicios de Inspección y Sanciones y Gestión y Recaudación Tributaria del Área Tributaria, así como al Servicio de Actividades y Obras del Área de Urbanismo, a los efectos administrativos oportunos."

Y las Comisiones, por mayoría con el voto afirmativo de los grupos municipales Popular, Vox e Izquierda Unida-Verdes + Podemos + AV y reserva de voto del grupo municipal Socialista, acordaron informar favorablemente la moción de la concejal delegada de Economía y Hacienda y proponer al Excmo. Ayuntamiento Pleno la adopción de los acuerdos contenidos en la misma."

En nombre del grupo municipal Popular la Sra. Medina pregunta si se tiene alguna duda respecto al punto en cuestión.

En nombre del grupo municipal Izquierda Unida-Verdes + Podemos + Av interviene D. Pedro Sosa indicando que su voto será favorable.

A continuación, el Sr. Alcalde somete a votación ordinaria a mano alzada la aprobación del dictamen.

Y el Excmo. Ayuntamiento Pleno, por unanimidad de los presentes, adoptó los siguientes acuerdos:

1º.- Desestimar el recurso de reposición interpuesto por la sociedad cooperativa Gestión de Abonos Orgánicos de Lorca (Gesalor), con CIF F05565379, contra el acuerdo adoptado por el Excmo. Ayuntamiento Pleno en su sesión celebrada el pasado día 26 de mayo de 2025, por el que se denegó la bonificación del Impuesto sobre Construcciones, Instalaciones y Obras solicitada por la referida entidad cooperativa, promotora de la licencia de obras instada en el procedimiento seguido bajo la signatura MA-9/2025 ante el Servicio de Actividades y Obras del Área de Urbanismo, relativo a la construcción de las fases 1 y 2 de una planta de tratamiento de purines para generación de fertilizantes y biometano en la diputación de Barranco Hondo de este municipio, prevista en los artículos 6, apartado tres, de la Ordenanza fiscal número 5, reguladora del referido tributo; y 103, apartado dos, letra a), del texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, respecto de las obras contempladas en el proyecto que constituye el objeto del procedimiento de concesión de licencia antes referido, por las razones que constan, como antecedentes, en los presentes acuerdos, ratificando en todos sus extremos el acuerdo recurrido.

2º.- Notificar estos acuerdos a la sociedad cooperativa interesada, con indicación de que contra los mismos cabe interponer en el plazo de UN MES desde el siguiente a su notificación, reclamación económico-administrativa ante el Tribunal Económico-Administrativo Municipal del Excmo. Ayuntamiento de Lorca, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 137 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local; y 21.3. c) y 27 del Reglamento Orgánico por el que se regula el Tribunal Económico-Administrativo Municipal del Excmo. Ayuntamiento de Lorca, publicado en el Boletín Oficial de la Región de Murcia, número 38, de 16 de febrero de 2022.

Todo ello sin perjuicio de que pueda interponer cualquier otro recurso que estime más conveniente a sus derechos e intereses.

3º.- Comunicar los presentes acuerdos a la Intervención General, a la Tesorería municipal, a los Servicios de Inspección y Sanciones y Gestión y Recaudación Tributaria del Área Tributaria, así como al Servicio de Actividades y Obras del Área de Urbanismo, a los efectos administrativos oportunos.

En este momento se incorpora a la sesión D. José Martínez.

Como se acordó en la Junta de Portavoces del día 19 de septiembre los puntos 10 y 11 se debatirán conjuntamente y la votación se realizará de forma separada en el punto del orden del día correspondiente.

En nombre del grupo municipal Popular interviene D.^a Rosa María Medina defendiendo la moción presentada y reiterando los argumentos contenidos en la misma.

En nombre del grupo municipal Izquierda Unida-Verdes + Podemos + AV interviene D. Pedro Sosa indicando que hay acuerdos adoptados en este pleno sobre una calle emblemática del barrio que está siendo maltratada, igualmente la avenida Sutullena y el camino viejo de Puerto que en este último caso fue sustituido por el vial de los barrios altos. La rehabilitación de estas calles se podría haber acometido con el dinero procedente del BEI. Le llama la atención que en esta modificación no exista una partida destinada al arreglo de dichas calles. Habrá que instar al gobierno de la región ya que se gastó el dinero en otras cosas. Está de acuerdo con que se arregle el camino de Cartagena y que se pongan farolas en Cazalla pero también hay que pensar en los vecinos de las referidas calles. Anuncia que se abstendrá en este punto.

En nombre del grupo municipal de Socialista interviene D. Isidro Abellán quien expone que se trata de una nueva modificación presupuestaria, y que vamos a una por pleno. Llama la atención que teniendo un presupuesto desde hace solo 4 meses ya se estén produciendo modificaciones y que estas cuestiones tendrían que estar incluidas en el propio presupuesto. En su opinión debería incluirse la carretera de Almendricos a La Campana y también una partida para el teatro Guerra y la calle Portijico y sin embargo ninguna de estas cuestiones está incluida en la operación de crédito. En su opinión, si tan buenas son las cuentas no deberían endeudarse. Recuerda que el anterior equipo de gobierno tuvo que sacar un préstamo de 7,2 millones € para pagar a Iberdrola y eso provocó que la estabilidad presupuestaria fuera negativa, todo ello consecuencia de la gestión del partido Popular. Insta al equipo de gobierno a que baje el IBI tal y como prometieron durante la campaña electoral. Anuncia que su grupo se abstendrá en las dos votaciones.

En nombre del grupo municipal Popular interviene de nuevo la Sra. Medina que responde que hubieran preferido usar el superávit presupuestario y realizar las inversiones que ha señalado la oposición, pero para eso el gobierno de Sánchez debería eliminar la regla de gasto y aprobar los Presupuesto Generales del Estado, y que sepamos que inversiones son financieramente sostenibles. Reprocha al partido Socialista que tuvieron la oportunidad de ejecutar obras en la calle Portijico y no lo hicieron, sin embargo, este equipo de gobierno si ha acometido el arreglo de la calle Arcos en el barrio de San Cristobal y el Sr. Alcalde está buscando financiación para la calle Portijico cuya cuantía resulta muy elevada. La gestión económica del equipo de gobierno avala poder pedir este préstamo.

X.- EXPEDIENTE DE MODIFICACIÓN DE CRÉDITOS 15-2025 POR CRÉDITOS EXTRAORDINARIOS Y SUPLEMENTOS DE CRÉDITOS FINANCIADOS MEDIANTE UNA OPERACIÓN DE CRÉDITO A LARGO PLAZO.

Conocido Dictamen de la Comisión de Presidencia, Administración Municipal y Servicios Generales conjunta con la de Seguridad Ciudadana y Control del Padrón, la de Gestión Económica y Especial de Cuentas, la de Descentralización, Desarrollo Rural, Agricultura, Ganadería y Lucha contra la Despoblación, la de Territorio, Infraestructuras y Calidad Urbana y la

de Atención y Servicio Público al Ciudadano emitido el 24 de septiembre de 2025.

“Se da cuenta de un informe de la Dirección Económica y Presupuestaria que dice lo siguiente:

“En relación con el expediente relativo a modificación de créditos por créditos extraordinarios y suplementos de créditos financiados mediante una operación de crédito a largo plazo, n° 15 del Presupuesto municipal vigente, en cumplimiento de la Providencia de Alcaldía de fecha 10 de septiembre, emito el siguiente informe-propuesta de resolución, de conformidad con lo establecido en el artículo 175 del Real Decreto 2568/1986, de 28 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales,

ANTECEDENTES DE HECHO

1°.- Ante la existencia de gastos para los que el crédito consignado en el vigente Presupuesto de la Corporación es insuficiente y no ampliable, se hace precisa la modificación de créditos de dicho Presupuesto de la Corporación bajo la modalidad de créditos extraordinarios y suplementos de créditos financiados mediante una operación de crédito a largo plazo.

2°.- Con fecha 11 de septiembre, existe Memoria justificativa de la necesidad de la medida de la Teniente Alcalde de Economía, Hacienda y Presupuesto, en la que se propone modificación de créditos en la modalidad de créditos extraordinarios y suplementos de créditos financiados mediante una operación de crédito a largo plazo, indicando las aplicaciones presupuestarias que se modifican.

LEGISLACIÓN APLICABLE

La legislación aplicable al asunto es la siguiente:

- Los artículos 170, 172 y 177 del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales.
- Los artículos 34 a 38 del Real Decreto 500/1990, de 20 de abril, por el que se desarrolla el Capítulo I del Título VI de la Ley 39/1988, de 28 de diciembre, Reguladora de las Haciendas Locales, en materia de Presupuestos.
- Los artículos 3, 4, 11, 12 y 13 de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera.
- La Orden EHA/3565/2008, de 3 de diciembre, por la que se aprueba la estructura de presupuestos de las entidades locales.
- El artículo 4.1.b).2° del Real Decreto 128/2018, de 16 de marzo, por el que se regula el régimen jurídico de los funcionarios de Administración Local con habilitación de carácter nacional.
- La Base 9ª y 10ª de las Bases de Ejecución del Presupuesto de este Ayuntamiento.

Visto cuanto antecede, se considera que el expediente ha seguido la tramitación establecida en la legislación aplicable, procediendo su aprobación al Pleno municipal, siendo preceptivo el informe previo del Interventor de conformidad con lo dispuesto en el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, las Bases de ejecución del Presupuesto y el artículo 4 del Real Decreto 128/2018.

Por ello, de conformidad con lo establecido en el artículo 175 del Real Decreto 2568/1986, de 28 de noviembre, por el que se aprueba el

Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales, el que suscribe eleva la siguiente propuesta de resolución:

INFORME-PROPUESTA DE RESOLUCIÓN

PRIMERO. Aprobar el expediente de modificación de créditos nº 15 del Presupuesto Municipal de 2025, en la modalidad de créditos extraordinarios y suplementos de créditos financiados mediante una operación de crédito a largo plazo, de acuerdo al siguiente detalle:

1º) Créditos extraordinarios:

a) Altas en aplicaciones de gastos:

Aplicación presupuestaria	Denominación	Euros
40.165.61903	Obras mejora iluminación Camino Central de Cazalla	120.000,00
40.165.61907	Obras mejora instalación eléctrica Huerto de la Rueda	90.000,00
40.4591.61905	Obras reparación varios tramos Camino Cartagena	60.000,00
40.4591.61909	Proyecto obras remodelación y ampliación Ctra Malvaloca	17.000,00
40.4591.61911	Obras remodelación calle Oria y Cantoria	83.000,00
40.4591.61913	Mejoras en plazas y calles en barrios de Lorca	100.000,00
40.4591.61914	Obras remodelación calle Rambla de las Chatas	95.000,00
40.4591.61917	Obras remodelación Camino Santa Gertrudis en Dip Marchena	30.000,00
40.4591.61918	Obras mejora y reparación caminos en pedanías de Lorca	175.000,00
40.4591.61925	Obras remodelación Camino de la Colonia Dip. La Hoya	60.000,00
60.323.63207	Reforma y reparación CAI Dip Cazalla, fase I	35.000,00
60.924.63206	Reparación y modernización locales sociales de Lorca	50.000,00

Suman los créditos.....
915.000,00

b) Altas en conceptos de ingresos:

Aplicación presupuestaria	Denominación	Euros
913	Prestamos recibidos a largo plazo de entes de fuera del sector público	915.000,00

Suman los ingresos..... 915.000,00

2º) Suplementos de créditos:

a) Altas en aplicaciones de gastos:

Aplicación presupuestaria	Denominación	Euros
40.151.60908	Honorarios redacción proyectos	40.000,00
40.165.61919	Mejora y ampliación alumbrado público	40.000,00
40.4591.60918	Obras diversas Fomento y Desarrollo local	80.000,00

40.4592.62400	Automóvil (Desarrollo local)	95.000,00
60.323.63204	Obras remodelación colegios públicos de Lorca	50.000,00
60.336.61953	Obras diversas en casco histórico	30.000,00
60.341.63208	Inversiones en instalaciones deportivas	50.000,00

Suman los créditos.....
385.000,00

b) Altas en conceptos de ingresos:

Aplicación presupuestaria	Denominación	Euros
913	Prestamos recibidos a largo plazo de entes de fuera del sector público	385.000,00

Suman los ingresos..... 385.000,00

SEGUNDO. Exponer este expediente al público mediante anuncio inserto en el Boletín Oficial de la Región de Murcia, por quince días, durante los cuales los interesados podrán examinarlo y presentar reclamaciones ante el Pleno. El expediente se considerará definitivamente aprobado si durante el citado plazo no se hubiesen presentado reclamaciones; en caso contrario, el Pleno dispondrá de un plazo de un mes para resolverlas.

TERCERO. Dar traslado de los anteriores acuerdos a los servicios municipales de Intervención, Tesorería y Dirección Económica y Presupuestaria."

Y las Comisiones, por mayoría con el voto afirmativo de los grupos municipales Popular y Vox y reserva de voto de los grupos municipales Socialista e Izquierda Unida-Verdes + Podemos + AV, acordaron informar favorablemente el informe de la Dirección Económica y Presupuestaria y proponer al Excmo. Ayuntamiento Pleno la adopción de los acuerdos contenidos en la misma."

A continuación, el Sr. Alcalde somete a votación ordinaria a mano alzada la aprobación del dictamen y practicada la misma dio el siguiente resultado:

Votos afirmativos: 14 (grupos municipales Popular y Vox).

Votos negativos: 0.

Se abstienen: 10 (grupos municipales Socialista e Izquierda Unida-Verdes + Podemos + AV).

Y el Excmo. Ayuntamiento Pleno, por mayoría, adoptó los siguientes acuerdos:

1º.- Aprobar el expediente de modificación de créditos nº 15 del Presupuesto Municipal de 2025, en la modalidad de créditos extraordinarios y suplementos de créditos financiados mediante una operación de crédito a largo plazo, de acuerdo al siguiente detalle:

1º) Créditos extraordinarios:

a) Altas en aplicaciones de gastos:

Aplicación presupuestaria	Denominación	Euros
40.165.61903	Obras mejora iluminación Camino Central de Cazalla	120.000,00
40.165.61907	Obras mejora instalación eléctrica Huerto de la Rueda	90.000,00

40.4591.61905	Obras reparación varios tramos Camino Cartagena	60.000,00
40.4591.61909	Proyecto obras remodelación y ampliación Ctra Malvaloca	17.000,00
40.4591.61911	Obras remodelación calle Oria y Cantoria	83.000,00
40.4591.61913	Mejoras en plazas y calles en barrios de Lorca	100.000,00
40.4591.61914	Obras remodelación calle Rambla de las Chatas	95.000,00
40.4591.61917	Obras remodelación Camino Santa Gertrudis en Dip Marchena	30.000,00
40.4591.61918	Obras mejora y reparación caminos en pedanías de Lorca	175.000,00
40.4591.61925	Obras remodelación Camino de la Colonia Dip. La Hoya	60.000,00
60.323.63207	Reforma y reparación CAI Dip Cazalla, fase I	35.000,00
60.924.63206	Reparación y modernización locales sociales de Lorca	50.000,00

Suman los créditos.....
915.000,00

b) Altas en conceptos de ingresos:

Aplicación presupuestaria	Denominación	Euros
913	Prestamos recibidos a largo plazo de entes de fuera del sector público	915.000,00

Suman los ingresos..... 915.000,00

2º) Suplementos de créditos:

a) Altas en aplicaciones de gastos:

Aplicación presupuestaria	Denominación	Euros
40.151.60908	Honorarios redacción proyectos	40.000,00
40.165.61919	Mejora y ampliación alumbrado público	40.000,00
40.4591.60918	Obras diversas Fomento y Desarrollo local	80.000,00
40.4592.62400	Automóvil (Desarrollo local)	95.000,00
60.323.63204	Obras remodelación colegios públicos de Lorca	50.000,00
60.336.61953	Obras diversas en casco histórico	30.000,00
60.341.63208	Inversiones en instalaciones deportivas	50.000,00

Suman los créditos.....
385.000,00

b) Altas en conceptos de ingresos:

Aplicación presupuestaria	Denominación	Euros
913	Prestamos recibidos a largo plazo de entes de fuera del sector público	385.000,00

Suman los ingresos..... 385.000,00

2º.- Exponer este expediente al público mediante anuncio inserto en el Boletín Oficial de la Región de Murcia, por quince días, durante los cuales los interesados podrán examinarlo y presentar reclamaciones ante el Pleno. El

expediente se considerará definitivamente aprobado si durante el citado plazo no se hubiesen presentado reclamaciones; en caso contrario, el Pleno dispondrá de un plazo de un mes para resolverlas.

3º.- Dar traslado de los anteriores acuerdos a los servicios municipales de Intervención, Tesorería y Dirección Económica y Presupuestaria.

XI.- APROBACIÓN DE LA CONCERTACIÓN DE UNA OPERACIÓN DE CRÉDITO A LARGO PLAZO POR IMPORTE DE 1.300.000,00 EUROS, DESTINADA A LA FINANCIACIÓN DE INVERSIONES CONTENIDAS EN EL EXPEDIENTE DE MODIFICACIÓN DE CRÉDITOS 15-2025 DEL PRESUPUESTO VIGENTE.

Conocido Dictamen de la Comisión de Presidencia, Administración Municipal y Servicios Generales conjunta con la de Seguridad Ciudadana y Control del Padrón, la de Gestión Económica y Especial de Cuentas, la de Descentralización, Desarrollo Rural, Agricultura, Ganadería y Lucha contra la Despoblación, la de Territorio, Infraestructuras y Calidad Urbana y la de Atención y Servicio Público al Ciudadano emitido el 24 de septiembre de 2025.

"Se da cuenta de una moción de Alcaldía que dice lo siguiente:

"Ante la existencia de gastos para los que no existe crédito previsto en el vigente Presupuesto de la Corporación o es insuficiente y no ampliable el consignado, se ha decidido por esta Alcaldía incoar una modificación de créditos de dicho Presupuesto bajo la modalidad de créditos extraordinarios y suplementos de créditos financiados mediante una operación de crédito a largo plazo.

Por este motivo se pretende concertar una operación de crédito a largo destinada a la financiación de las inversiones contenidas en el expediente de modificación de créditos nº 15 del vigente presupuesto municipal de 2025, de acuerdo con lo previsto en los artículos 2 y 177 del Texto Refundido de la Ley de Haciendas Locales, y artículo 36.2 del RD 500/1990.

Por haberse cumplido los objetivos de estabilidad presupuestaria y de deuda pública en la liquidación del presupuesto de 2024, no es necesario pedir autorización para concertar la operación de crédito al Ministerio de Hacienda, siendo competencia únicamente de este Ayuntamiento. La Intervención del Ayuntamiento ha emitido su informe de acuerdo con lo establecido en el artículo 52.2 del Texto Refundido de la Ley de Haciendas Locales.

Sobre la base de lo anterior, se propone el Pleno Municipal la adopción de los siguientes acuerdos:

1º.- Aprobar la concertación de una operación de crédito a largo plazo por importe de 1.300.000,00 € destinada a la financiación de inversiones contenidas en el Expediente de modificación de créditos nº 15 del Presupuesto de 2025, cuyas características son las siguientes:

- **Tipo de operación:** Préstamo a largo plazo
- **Finalidad:** Financiación de inversiones contenidas en el Expediente de modificación de créditos nº 15 del Presupuesto de 2025
- **Importe:** 1.300.000,00 euros.
- No incluida en el Fondo de Financiación a Entidades Locales

- **Plazo:** 10 años, incluidos 2 años de carencia (2+8)
- **Vida media de la operación:** 6,25 años / 75,00 meses
- **Tipo de interés:** A elegir por los ofertantes entre Variable Euribor 6 meses / Fijo.
- **Calculo de intereses:** base actual/actual
- **Sistema de amortización:** Método de amortización constante (alemán)
- **Período de liquidación de intereses y amortización:** Semestral.
- **Diferencial máximo sobre coste financiación Estado:** 75 puntos básicos
- **Criterios de Desempate:** En caso de empate entre ofertas presentadas, se utilizará como criterio para desempatar, la contribución de la Entidad financiera / de su Fundación / de su Obra Social; con el Ayuntamiento de Lorca para políticas sociales y municipales en general, durante el ejercicio presupuestario de 2024.

2º.- Iniciar la apertura del procedimiento de licitación y publicar un anuncio en el Boletín Oficial de la Región de Murcia a los efectos de que los interesados puedan presentar sus proposiciones.

3º.- Facultar al Sr. Alcalde-Presidente para adjudicar la presente operación de crédito a largo plazo, a la Entidad financiera que presente la oferta económicamente más ventajosa.

4º.- Facultar asimismo al Sr. Alcalde-Presidente para la firma de cuanta documentación sea necesaria para la formalización de los anteriores acuerdos.

5º.- Dar traslado de los anteriores acuerdos a la Concejalía de Economía, Hacienda y Presupuesto, así como a los servicios municipales de Intervención, Tesorería y Dirección Económica y Presupuestaria."

Y las Comisiones, por mayoría con el voto afirmativo de los grupos municipales Popular y Vox y reserva de voto de los grupos municipales Socialista e Izquierda Unida-Verdes + Podemos + AV, acordaron informar favorablemente la moción de Alcaldía y proponer al Excmo. Ayuntamiento Pleno la adopción de los acuerdos contenidos en la misma."

A continuación, el Sr. Alcalde somete a votación ordinaria a mano alzada la aprobación del dictamen y practicada la misma dio el siguiente resultado:

Votos afirmativos: 14 (grupos municipales Popular y Vox).

Votos negativos: 0.

Se abstienen: 10 (grupos municipales Socialista e Izquierda Unida-Verdes + Podemos + AV).

Y el Excmo. Ayuntamiento Pleno, por mayoría, adoptó los siguientes acuerdos:

1º.- Aprobar la concertación de una operación de crédito a largo plazo por importe de 1.300.000,00 € destinada a la financiación de

inversiones contenidas en el Expediente de modificación de créditos nº 15 del Presupuesto de 2025, cuyas características son las siguientes:

- **Tipo de operación:** Préstamo a largo plazo
- **Finalidad:** Financiación de inversiones contenidas en el Expediente de modificación de créditos nº 15 del Presupuesto de 2025
- **Importe:** 1.300.000,00 euros.
- No incluida en el Fondo de Financiación a Entidades Locales
- **Plazo:** 10 años, incluidos 2 años de carencia (2+8)
- **Vida media de la operación:** 6,25 años / 75,00 meses
- **Tipo de interés:** A elegir por los ofertantes entre Variable Euribor 6 meses / Fijo.
- **Calculo de intereses:** base actual/actual
- **Sistema de amortización:** Método de amortización constante (alemán)
- **Período de liquidación de intereses y amortización:** Semestral.
- **Diferencial máximo sobre coste financiación Estado:** 75 puntos básicos
- **Criterios de Desempate:** En caso de empate entre ofertas presentadas, se utilizará como criterio para desempatar, la contribución de la Entidad financiera / de su Fundación / de su Obra Social; con el Ayuntamiento de Lorca para políticas sociales y municipales en general, durante el ejercicio presupuestario de 2024.

2º.- Iniciar la apertura del procedimiento de licitación y publicar un anuncio en el Boletín Oficial de la Región de Murcia a los efectos de que los interesados puedan presentar sus proposiciones.

3º.- Facultar al Sr. Alcalde-Presidente para adjudicar la presente operación de crédito a largo plazo, a la Entidad financiera que presente la oferta económicamente más ventajosa.

4º.- Facultar asimismo al Sr. Alcalde-Presidente para la firma de cuanta documentación sea necesaria para la formalización de los anteriores acuerdos.

5º.- Dar traslado de los anteriores acuerdos a la Concejalía de Economía, Hacienda y Presupuesto, así como a los servicios municipales de Intervención, Tesorería y Dirección Económica y Presupuestaria.

En nombre del grupo municipal Popular interviene D.ª Rosa María Medina indicando que el siguiente punto es una dación de cuenta y que por tanto no tiene que votarse y explica que tras las lluvias del pasado marzo el Ayuntamiento ha solicitado ayudas para los damnificados.

A continuación, la Sra. Secretaria explica que se trata de una dación de cuenta que se ha tratado como moción. Advierte de la existencia de un error en la redacción del texto de la moción y propone eliminar del mismo "propuesta de acuerdo" porque de lo contrario parecería que implica que se tendría que votar.

XII.- MOCIÓN DE LA CONCEJAL DELEGADA DE ECONOMÍA Y HACIENDA SOBRE DACIÓN DE CUENTA DEL INFORME EMITIDO CONJUNTAMENTE POR EL INTERVENTOR GENERAL Y EL DIRECTOR ECONÓMICO PRESUPUESTARIO.

Habiéndose tomado conocimiento en la Comisión Informativa de 24 de septiembre de 2025.

“Con fecha 24 de septiembre del año en curso, el interventor general y el director Económico y Presupuestario han emitido informe con el siguiente tenor literal:

«Los funcionarios que suscriben, en ejercicio de las atribuciones que tienen encomendadas, y al objeto de cumplir con la petición de informe efectuada por el alcalde-presidente del Excmo. Ayuntamiento de Lorca, sobre la eventual incidencia del Plan económico- financiero, que fuera aprobado por el Pleno en sesión celebrada el pasado día 17 de junio de 2025, en las solicitudes de subvención que pudiere presentar esta Administración para la recuperación de daños en infraestructuras de titularidad municipal, al amparo de la convocatoria que más adelante se indicará, tienen a bien elevar sobre el particular lo que a continuación se expone:

Primero.- Como se tiene expuesto, el Excmo. Ayuntamiento Pleno, en su sesión celebrada el pasado día 17 de junio de 2025, aprobó la propuesta de Plan económico-financiero presentada por el equipo de Gobierno a fin de satisfacer lo dispuesto en el artículo 21 de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera, al haberse manifestado el incumplimiento de la regla de gasto con ocasión de la liquidación del Presupuesto correspondiente al ejercicio 2024.

El Plan económico-financiero fue definitivamente aprobado por el Ministerio de Hacienda el pasado día 25 de junio de 2025, y así consta en la comunicación de la Dirección General de Estabilidad Presupuestaria y Gestión Financiera Territorial, dependiente de aquel departamento.

Una de las medidas contempladas en el reseñado instrumento, por lo que ahora importa, consiste precisamente en el compromiso que asume esta Administración de no solicitar subvenciones para inversiones que conlleven aportación con fondos del propio ayuntamiento.

Segundo.- El Boletín Oficial del Estado de fecha 12 de septiembre del año en curso, publica en extracto la resolución de 10 de septiembre de 2025 de la Secretaría de Estado de Política Territorial, por la que se aprueba la convocatoria de las subvenciones para la recuperación de daños en infraestructuras municipales y red viaria provincial e insular, previstas en el apartado tercero del acuerdo del Consejo de Ministros de 1 de abril de 2025.

Como es de observar y ha quedado declarado, la referida resolución y la convocatoria que aprueba, traen causa del acuerdo del Consejo de Ministros de 1 de abril de 2025 por el que se declararon como zonas afectadas gravemente por una emergencia de protección civil, los territorios perjudicados por las inundaciones y otros fenómenos de distinta naturaleza acaecidos entre el 16 de septiembre de 2024 y el 24 de marzo de 2025, en los términos previstos en el artículo 23 de la Ley 17/2015, de 9 de julio, del Sistema Nacional de Protección Civil.

No consta a los funcionarios que suscriben que el acuerdo en cuestión haya sido publicado en el correspondiente diario oficial ni formalmente comunicado a esta Administración.

La convocatoria de subvenciones así aprobada tiene por objeto financiar los proyectos directamente relacionados con los siniestros detallados en su anexo, que fueron justamente los que motivaron la declaración de zona gravemente afectada, cuando sean ejecutados por los ayuntamientos de los términos municipales concernidos por la emergencia de protección civil, relativos a las obras de reparación o restitución de infraestructuras, equipamientos o instalaciones y servicios de titularidad municipal dañados a consecuencia de los eventos meteorológicos incluidos en su ámbito temporal.

El apartado 4.4 de la resolución de que se ha dejado noticia, cuyo íntegro texto puede ser consultado en la Base de Datos Nacional de Subvenciones, relaciona la distinta documentación que ha de ser acompañada junto con las respectivas solicitudes que los ayuntamientos pudieran formular. Entre esos documentos se requiere, en coherencia con lo establecido en el artículo 6.4.h) de la Orden HAP/196/2015, de 21 de enero, la presentación de una declaración responsable con el compromiso de habilitar crédito suficiente para cofinanciar el proyecto, en el caso de que el mismo sea subvencionado.

Conviene precisar, por ser absolutamente necesario para una adecuada comprensión de los extremos analizados en este informe, que la propia resolución de la convocatoria dispone que serán gastos subvencionables los de inversión relativos a la ejecución de un contrato de obras, con tal carácter definido en el artículo 13 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, siempre que respondan a la naturaleza de los fines subvencionados y que se realicen con posterioridad a la fecha determinante del episodio catastrófico que motivó la declaración de zona gravemente afectada. En tal sentido, añade la resolución, únicamente serán considerados gastos de inversión los de inversión real, imputables al capítulo 6 del estado de gastos del presupuesto de la entidad que ejecute el proyecto.

Además, el apartado tercero de aquella resolución, e invocando a tal fin el contenido del acuerdo del Consejo de Ministros de 1 de abril de 2025 (a cuyo íntegro y completo texto no ha sido posible acceder de manera directa e inmediata), limita el importe de las subvenciones concedidas para cumplir su propósito, al cincuenta por ciento del coste de los proyectos presentados y directamente relacionados con los episodios objeto de la convocatoria.

Tercero.- Es precisamente en relación con las previsiones recién mencionadas, donde se manifestaría la aparente e insalvable contradicción con el contenido del Plan económico-financiero a que está sujeto esta Administración, por cuanto que, como ya se viera, uno de los compromisos que su aprobación ha comportado es el de no solicitar subvenciones para inversiones que conlleven aportación con fondos propios del propio ayuntamiento.

Y es que de la conjunta aplicación de este compromiso, tal y como queda enunciado, y de la limitación contenida en la resolución de la Secretaría de Estado de Política Territorial de 10 de septiembre de 2025, parecería resultar imposible a esta Administración, *prima facie*, pedir las subvenciones así convocadas por cuanto habría de asumir con fondos propios el cincuenta por ciento, al menos, de los gastos de inversión proyectados para la reparación o restitución de las infraestructuras, equipamientos e instalaciones dañados a consecuencia de los fenómenos meteorológicos adversos que justificaron plenamente la declaración de zona afectada gravemente por una emergencia de protección civil.

No es sin embargo tal conclusión admisible bajo el parecer de los funcionarios que suscriben, porque la contradicción señalada es más aparente que real si se examinan con algún detenimiento los antecedentes fácticos y los presupuestos normativos que concurren en el supuesto que motiva el presente informe.

Cuarto.- El tren de borrascas concatenadas que atravesó el territorio nacional durante el mes de marzo, y que afectó a un total de seis comunidades autónomas, causó el trágico fallecimiento de un vecino de Lorca y un considerable volumen de daños personales, en infraestructuras y en bienes públicos y privados, lo que motivó, con base en el principio de solidaridad interterritorial, que el Consejo de Ministros en su reunión de 1 de abril de 1015, declarase como zonas afectadas gravemente por una emergencia de protección civil, los territorios que resultaron más perjudicados por aquellos fenómenos atmosféricos adversos. Tal es lo que sostiene la referencia que sobre aquel acuerdo puede ser consultada en el dominio de internet www.lamoncloa.gob.es, del que es titular el Ministerio de Presidencia.

El artículo 3 de la Ley 17/2015, de 9 de julio, del Sistema Nacional de Protección Civil, ya invocada en este dictamen, establece que en su apartado primero que el Sistema Nacional de Protección Civil integra la actividad de protección civil de todas las Administraciones Públicas, en el ámbito de sus competencias, con el fin de garantizar una respuesta coordinada y eficiente mediante, y entre otras actuaciones, la adopción de medidas de recuperación para restablecer las infraestructuras y los servicios esenciales y paliar los daños derivados de emergencias.

Por su parte, el artículo 5 del mismo cuerpo legal dispone que todos los residentes en el territorio español tienen derecho a ser atendidos por las Administraciones públicas en caso de catástrofe, de conformidad con lo previsto en las leyes y sin más limitaciones que las impuestas por las propias condiciones peligrosas inherentes a tales situaciones y la disponibilidad de medios y recursos de intervención.

Las actuaciones del Sistema Nacional de Protección Civil se despliegan en una serie de intervenciones sucesivas y secuenciales que han de realizar las distintas administraciones públicas competentes frente a eventuales riesgos y emergencias: anticipación, prevención, planificación, respuesta inmediata y recuperación.

La fase de recuperación, que es la que ahora nos ocupa, y a tenor de lo prevenido en el artículo 20 de la Ley 17/2015, de 9 de julio, está integrada por el conjunto de acciones y medidas de ayuda de las entidades públicas y privadas dirigidas al restablecimiento de la normalidad en la zona siniestrada, una vez finalizada la respuesta inmediata a la emergencia.

Cuando se produzca una emergencia cuya magnitud requiera para su recuperación la intervención de la Administración General del Estado, y previa la declaración de zona afectada gravemente por una emergencia de

protección civil por acuerdo del Consejo de Ministros, se aplicarán las medidas de recuperación previstas en sus artículos 22 y 24.

Este último precepto permite la concesión de subvenciones por daños en infraestructuras municipales, que es justamente el objeto de la convocatoria de la Secretaría de Estado de Política Territorial de 10 de septiembre de 2025.

Queda meridianamente claro, pues, que el propósito y finalidad de las inversiones a que se dirigen aquellas subvenciones es muy distinto, y de naturaleza diferente, a las que con carácter ordinario, y en ejercicio de la autonomía local constitucionalmente garantizada, puedan incorporar los ayuntamientos, también claro está el de nuestro municipio, al Capítulo 6 de su presupuesto de gastos y al correspondiente anexo de inversiones reales.

Aquellas otras inversiones, por el contrario, tienen por objeto las obras de reparación o restitución de infraestructuras, equipamientos o instalaciones y servicios de titularidad municipal, que han resultado dañados por una grave emergencia de protección civil ya verificada; esto es, por un acontecimiento imprevisible e inevitable (un auténtico caso de fuerza mayor), cuya extraordinaria magnitud ha precisado, con base en el principio de solidaridad interterritorial, la intervención del Gobierno de la Nación.

Y es que no cabe olvidar cuál es el principio rector del Sistema Nacional de Protección Civil, antes proclamado: la adopción de medidas de recuperación para restablecer las infraestructuras y los servicios esenciales y paliar los daños derivados de emergencias.

Tales medidas de recuperación y restablecimiento, en relación con las cuales las obras subvencionables no son sino mera manifestación material, tienen como propósito declarado permitir que los vecinos y vecinas del municipio afectado retornen a la normalidad de sus vidas y puedan recibir, en condiciones de igualdad y sin menoscabo de los derechos que les corresponden en cuanto tales, los servicios públicos de los que son legítimos destinatarios y que se reputan elementales para el mantenimiento de la vida en comunidad, con la regularidad y continuidad exigibles.

Es fundamental remarcarlo a los fines de este informe: las infraestructuras, equipamientos e instalaciones de propiedad municipal dañados, soporte físico de aquellos servicios, ya existían y estaban plenamente operativos. De lo que ahora se trata es de recuperarlos por completo para que puedan seguir cumpliendo, en las debidas condiciones funcionales, sus respectivos destinos.

Quinto.- Precisamente la naturaleza de las inversiones así caracterizadas justifica plenamente calificarlas, sin forzar tensión interpretativa alguna, como financieramente sostenibles a los efectos prevenidos en las disposiciones adicionales sexta de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera; y decimosexta del texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo.

Que esta conclusión es correcta lo demuestra que así hayan sido consideradas en alguna ocasión anterior, cuando circunstancias como las aquí concurrentes lo han impuesto.

No es otra la razón por la que, con toda justicia y en ausencia de Presupuestos Generales del Estado para 2024, el artículo 14 del Real

Decreto-ley 6/2024, de 5 de noviembre, por el que se adoptan medidas urgentes de respuesta ante los daños causados por la Depresión Aislada en Niveles Altos (DANA) en diferentes municipios entre el 28 de octubre y el 4 de noviembre de 2024, declaró que las inversiones para reparar los daños consecuencia de la Depresión Aislada en Niveles Altos (DANA), a que se refería el acuerdo de Consejo de Ministros de 5 de noviembre de 2024 (BOE de 7 de noviembre de 2024), tendrían la consideración de inversiones financieramente sostenibles y prioritarias frente a otras de igual carácter pero con distinta finalidad.

Que la magnitud y dimensiones de aquella tragedia no sean comparables con lo ocurrido en este municipio (ni desde luego pretendan compararse), no invalida el argumento expuesto, que no es de orden cuantitativo sino cualitativo, pues atiende a la cualidad que confiere compartir la misma e idéntica ciudadanía. Porque todos los ciudadanos de este país, y así lo proclama el artículo 5 de la Ley 17/2015, de 9 de julio, del Sistema Nacional de Protección Civil, tienen derecho a ser atendidos por las Administraciones públicas en caso de catástrofe.

El derecho así reconocido quedaría grave e indebidamente amputado o limitado de no aplicarse la solución propuesta, única que permitirá la ejecución de las inversiones precisas para reparación o restitución de infraestructuras, equipamientos o instalaciones y servicios de titularidad municipal dañados a consecuencia de las inundaciones del pasado mes de marzo.

Sostener lo contrario supondría, en definitiva, hacer a los residentes de los territorios incluidos en el acuerdo del Consejo de Ministros de 1 de abril del presente año, responsables de la no presentación de la Ley de Presupuestos Generales del Estado, o de que los fenómenos adversos que motivaron aquella declaración no hayan merecido la aprobación de un real Decreto-ley para la adopción de medidas urgentes con las que responder a sus efectos, por cuanto habrían de pechar, en este concreto aspecto, con los negativos efectos que de las señaladas omisiones se derivan.

Sexto.- Como conclusión a todo lo expuesto, y por las razones que han sido desgranadas, puede sostenerse que las subvenciones para inversiones a que se refiere el Plan económico-financiero, ni son ni pueden ser las contempladas en la resolución de la Secretaría de Estado de Política Territorial de 10 de septiembre de 2025, pues como se cree haber justificado de manera suficiente, atienden a finalidades, objetivos y propósitos diferentes, y su naturaleza jurídica es disímil. Las convocadas por aquella resolución persiguen, al fin y a la postre, recuperar la normalidad en este municipio mediante la reparación o restitución de infraestructuras, equipamientos o instalaciones y servicios de titularidad municipal que resultaron dañados por una catástrofe natural, lo que constituye el resultado de una acción pública inexcusable e irrenunciable.

Cuanto se ha dicho hasta ahora no obsta, obviamente, al deber que incumbe al Excmo. Ayuntamiento de Lorca en orden al cumplimiento de las reglas fiscales a que viene sometido en virtud de lo dispuesto en la Ley

Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera (estabilidad presupuestaria, deuda pública y regla de gasto). Tampoco, claro está, constituye excepción alguna a los compromisos y medidas que se contienen en el Plan económico-financiero aprobado por el Ministerio de Hacienda y en vigor. En tal sentido, habrá de realizarse un seguimiento continuado en la ejecución del gasto preciso para cumplir con los objetivos que persigue la convocatoria de subvenciones antes referida, a fin de comprobar en todo momento que no incide negativamente en la satisfacción de las reglas fiscales y en el contenido del propio Plan económico-financiero.

Una última reflexión merece ser añadida para finalizar lo que viene siendo expuesto: de haber sido conocido al tiempo de redactar el Plan económico-financiero finalmente elevado a Pleno, el límite del cincuenta por ciento que al importe máximo de la eventual subvención que pudiere ser concedida **para la recuperación de daños en infraestructuras municipales**, impone el apartado tercero del acuerdo del Consejo de Ministros de 1 de abril de 2025, y así lo declara la resolución de la Secretaría de Estado de Política Territorial, se habrían incorporado a sus propuestas las cautelas precisas para evitar la aparente contradicción que ha venido siendo señalada. Es decir, y para dejarlo claro, se habrían excepcionado del compromiso de no solicitar subvenciones para inversiones que impliquen aportación del propio ayuntamiento, aquellas que fueren imperativamente necesarias para reparar los tales daños provocados por fenómenos de naturaleza catastrófica y totalmente imprevisibles.

Pero como ya se ha dejado dicho y ahora se repite, ese acuerdo ni ha sido publicado en el pertinente diario oficial, ni ha sido formalmente comunicado a esta Administración. Su completo contenido sigue siendo desconocido.»

Por cuanto antecede, la concejal delegada de Economía, Hacienda y Presupuestos eleva al Excmo. Ayuntamiento Pleno lo siguiente:

Tomar conocimiento del informe evacuado conjuntamente por el interventor general y el director Económico y Presupuestario, anteriormente transcrito, a los efectos oportunos."

Y el Excmo. Ayuntamiento Pleno quedó enterado de la Dación de cuenta del Informe emitido conjuntamente por el Interventor General y el Director Económico Presupuestario.

XIII.- MOCIÓN CONJUNTA DE LOS GRUPOS MUNICIPALES POPULAR Y VOX PARA EXIGIR AL GOBIERNO DE ESPAÑA LA INMEDIATA ADOPCIÓN DE LAS MEDIDAS NECESARIAS PARA PALIAR LOS DAÑOS OCASIONADOS POR LAS LLUVIAS DEL MES DE MARZO DE 2025 EN EL MUNICIPIO DE LORCA.

Conocido Dictamen de la Comisión de Presidencia, Administración Municipal y Servicios Generales conjunta con la de Seguridad Ciudadana y Control del Padrón, la de Gestión Económica y Especial de Cuentas, la de Descentralización, Desarrollo Rural, Agricultura, Ganadería y Lucha contra la Despoblación, la de Territorio, Infraestructuras y Calidad Urbana y la de Atención y Servicio Público al Ciudadano emitido el 24 de septiembre de 2025.

"Se da cuenta de una moción conjunta de los grupos municipales Popular y Vox que dice lo siguiente:

“Tenemos conocimiento de que el Consejo de Ministros, en sesión celebrada el pasado 1 de abril, adoptó el Acuerdo por la que se declararon como zonas afectadas gravemente por una emergencia de protección civil distintos territorios de nuestro país que sufrieron hasta 53 fenómenos adversos de distinta naturaleza entre el 16 de septiembre de 2024 y el 24 de marzo de 2025. El territorio de la Región de Murcia resultó incluido en aquella relación por los episodios de inundaciones durante los días 2 y 3 de marzo de 2025 y de lluvias intensas durante los días 6 al 13 de marzo de 2025, fenómenos que conllevaron sendas activaciones del Plan de Emergencia de Protección Civil ante el riesgo de Inundaciones de la Región de Murcia (INUNMUR e INUNLOR) y que afectaron al término municipal de Lorca (Murcia).

Como consecuencia de las inundaciones hubo que lamentar un fallecido en la Diputación de Ramonete y cuantiosos daños en infraestructuras de titularidad municipal; viviendas; establecimientos industriales, mercantiles y de servicios; en agricultura y ganadería, con más de mil hectáreas de brócoli, lechuga y alcachofa afectadas y una cifra de daños estimada en trece millones de euros.

Tanto los servicios municipales que han trabajado en la tasación de las actuaciones de reparación de aquellos daños, como los numerosos vecinos y vecinas que acuden a las dependencias municipales, nos trasladan su incertidumbre acerca del contenido del Acuerdo del citado Consejo de Ministros, por cuanto que ni ha sido objeto de publicación en el Boletín Oficial del Estado, ni ha sido formalmente comunicado o notificado al Ayuntamiento de Lorca [a diferencia del motivado por la Depresión Aislada en Niveles Altos (DANA) que afectó a amplias zonas de la Península y Baleares entre el 28 de octubre y el 4 de noviembre de 2024].

Han sido numerosos contactos y gestiones que desde el Ayuntamiento de Lorca se han hecho con Delegación del Gobierno y con el Ministerio de Política Territorial y Memoria Democrática a fin de que se nos fuera notificado o comunicado el Acuerdo del Consejo de Ministros del pasado 1 de abril, con resultado infructuoso. Así mismo, la Junta de Gobierno Local, en sesión celebrada el pasado 20 de marzo acordó, entre otros, solicitar al Gobierno de España la adopción de cuantas medidas sean necesarias para la recuperación de las zonas afectadas citando, entre otras, las ayudas al Excmo. Ayuntamiento de Lorca para hacer frente a los gastos de emergencia y de reparación, restitución o reconstrucción de infraestructuras, equipamientos o instalaciones y servicios de titularidad municipal hasta el 100%; las ayudas destinadas a paliar daños materiales en vivienda y enseres y en establecimientos industriales, mercantiles y de servicios; las ayudas por daños causados en producciones agrícolas y ganaderas, así como beneficios fiscales y de carácter social.

Extremos todos ellos que se consideran esenciales para avanzar en la fase de recuperación de este municipio y superar, en la medida de lo posible, los graves perjuicios que aquellos episodios dejaron tras de sí.

El pasado 12 de septiembre se publicó por sorpresa y sin previa comunicación en el BOE el *"Extracto de la Resolución de 10 de septiembre de 2015, de la Secretaría de Estado de Política Territorial por la que se aprueba la convocatoria de las subvenciones para la recuperación de daños en infraestructuras municipales y red viaria provincial e insular, previstas en el apartado tercero del Acuerdo del Consejo de Ministros de 1 de abril de 2015"*.

Esta convocatoria que resulta claramente insuficiente para la recuperación del municipio tras los graves perjuicios que aquellos episodios de lluvia dejaron tras de sí. No hace referencia a los gastos de emergencia que ha tenido el Ayuntamiento ni tampoco ayudas ni subvenciones a particulares, entidades privadas, agricultores y ganaderos.

Así mismo, desde el Ayuntamiento de Lorca se remitió a Delegación del Gobierno en Murcia la relación de más de 200 memorias justificativas de los daños ocasionados por las lluvias en las infraestructuras, edificios, equipamientos e instalaciones o servicios de titularidad municipal por un importe aproximado de tres millones de euros.

Transcurridos más de seis meses desde las inundaciones del mes de marzo son numerosos los ciudadanos, pymes y autónomos que se dirigen a las oficinas municipales para obtener información acerca de las ayudas directas a recibir por los daños en las viviendas, establecimientos industriales, mercantiles y de servicios; beneficios fiscales en el IBI, IRPF e IAE; medidas de protección social a los trabajadores y ayudas al sector agrario y ganadero por las pérdidas en la producción.

La magnitud de la catástrofe requiere de una respuesta efectiva por parte del Gobierno de la Nación apelando expresamente a los principios de lealtad y colaboración interadministrativa.

Por todo lo anteriormente expuesto, el Grupo Municipal Popular del Ayuntamiento de Lorca presenta para su debate y aprobación los siguientes, **ACUERDOS:**

- 1.- El Ayuntamiento de Lorca insta al Gobierno de España, una vez más, a que atienda las reiteradas solicitudes para que se expida certificación del Acuerdo del Consejo de Ministros del pasado 1 de abril por el que se declaró a Lorca como municipio especialmente afectado por la emergencia de Protección Civil.
- 2.- El Ayuntamiento de Lorca exige al Gobierno de España que habilite de modo inmediato las ayudas directas y la adopción de las medidas necesarias en el ámbito fiscal y social de las previstas en la Ley 17/2015, de 9 de julio, del Sistema Nacional de Protección Civil, para paliar los graves daños ocasionados que los episodios de lluvias del mes de marzo dejaron tras de sí en viviendas; establecimientos industriales, mercantiles y de servicios; explotaciones agrícolas y ganaderas.
- 3.- El Ayuntamiento de Lorca exige al Gobierno de España la inmediata compensación del 100% de los gastos de emergencia y de reparación de infraestructuras municipales dañadas ya ejecutados.
- 4.- El Ayuntamiento de Lorca articulará las iniciativas necesarias que faciliten la consecución de las medidas anteriores, estudiando cuantas alternativas valoren los servicios técnicos y jurídicos del Consistorio de Lorca para la defensa del interés municipal.

5.- Comunicar los presentes acuerdos a la Presidencia del Gobierno de España; al Ministerio del Interior; al Ministerio de Política Territorial y Memoria Democrática, por conducto de la Delegación del Gobierno en la Región de Murcia; a la propia Delegación del Gobierno, así como a las organizaciones agrarias más representativas en el municipio."

Y las Comisiones, por mayoría con el voto afirmativo de los grupos municipales Popular y Vox y reserva de voto de los grupos municipales Socialista e Izquierda Unida-Verdes + Podemos + AV, acordaron informar favorablemente la moción conjunta de los grupos municipales Popular y Vox y proponer al Excmo. Ayuntamiento Pleno la adopción de los acuerdos contenidos en la misma."

En nombre del grupo municipal Popular interviene D. Ángel Meca defendiendo la moción presentada y reiterando los argumentos contenidos en la misma e indica que están en la obligación de exigir al gobierno que sufrague todos los daños provocados por las lluvias.

En nombre del grupo municipal Vox interviene D. José Martínez defendiendo la moción presentada y reiterando los argumentos contenidos en la misma y explica que el gobierno de la nación debe dar una respuesta inmediata a los vecinos y el Ayuntamiento desconoce las ayudas que les corresponden.

En nombre del grupo municipal Izquierda Unida-Verdes + Podemos + Av interviene D. Pedro Sosa quien pregunta al Sr. Meca que ayudas recibió Lorca en las inundaciones de 2012 cuando el partido Popular gobernaba en Madrid, Murcia y Lorca. Le consta que 13 años después no se ha dado una solución a los vecinos afectados. También pregunta al Sr. Meca si ha exigido alguna responsabilidad a las personas que taponaron un barranco que provocó que el agua fuera a parar a la carretera de Caravaca. Afirma que la persona responsable de esos hechos solo va a pagar una multa de 1.000 €. También pregunta al Sr. Meca que quiere que el gobierno indemnice ya que estas lluvias no tienen nada que ver con las de 2012 e imagina que el gobierno central no está de acuerdo con la valoración de los daños realizada por el Ayuntamiento. Reprocha al Sr. Meca que en 2012 el gobierno no dio ni un duro y anuncia que se abstendrá en este asunto.

En nombre del grupo municipal Socialista interviene D.^a Isabel María Casaldueiro quién está convencida de que los proponentes de la moción saben que todo este asunto no se ha gestionado de forma correcta. Expone que este Ayuntamiento ha gestionado muchas catástrofes sin necesidad de declarar la zona catastrófica y está segura de que los funcionarios han hecho bien su trabajo. La declaración de zona catastrófica es independiente de los daños de emergencias. El Ayuntamiento conoce la existencia del Real Decreto 307/2005 que da cobertura a esas ayudas, pero la realidad es que no presentaron la solicitud de ayuda y la responsabilidad es política.

Interviene de nuevo D. Ángel Meca que responde al Sr. Sosa que las víctimas pudieron acceder a las indemnizaciones y los afectados a las

ayudas. Seguidamente muestra a la Sra. Casaldüero la solicitud de ayudas realizada el pasado 20 de marzo. Reprocha que no existe certificado del acuerdo adoptado el pasado 1 de abril por el Consejo de Ministros. Muestra igualmente un informe emitido por los servicios jurídicos de esta Ayuntamiento que otorga la razón al equipo de gobierno.

Interviene de nuevo la Sra. Casaldüero que responde que esta moción viene acompañada de un informe del cual no solamente deberían de conocer su contenido sino también haberlo tenido con anterioridad al inicio de la sesión.

El Sr. Alcalde responde que se le facilitará el informe.

Seguidamente interviene la Sra. Secretaria para explicar que corresponde a esa Secretaría el asesoramiento al pleno de la corporación municipal y no a ningún otro funcionario, no teniendo constancia de la existencia de ningún informe jurídico.

Interviene el Sr. Alcalde para explicar que el informe se ha emitido con fecha 29 de septiembre y está firmado por el jefe de la Asesoría Jurídica y el jefe de Patrimonio.

La Sra. Secretaria insiste en que el asesoramiento al pleno corresponde por ley a la Secretaría, sin perjuicio de que los funcionarios puedan informar en los expedientes a petición de los Sres. Concejales. Se trata de una moción de naturaleza política y no de un expediente administrativo y por lo tanto no existe la obligatoriedad de emitir informes en las mociones de naturaleza política. Si los hubiera tienen que ir dentro del expediente de la moción política y darles traslado a los grupos municipales como siempre se ha hecho en este Ayuntamiento.

La Sra. Casaldüero expone que cuando han pedido informes a funcionarios se les ha respondido en el sentido explicado por la Sra. Secretaria.

Responde el Sr. Meca que el informe no forma parte de la moción y que solo les ha interesado pedir opinión a los funcionarios.

Pregunta la Sra. Casaldüero si pueden acudir a funcionarios municipales en caso de tener dudas.

Interviene el Sr. Alcalde que explica que se trata de un informe que forma parte de un expediente administrativo.

Interviene la Sra. Secretaria y explica que en relación con el acuerdo de pleno, y correspondiéndole el asesoramiento del mismo a esta Secretaría y no al director de la Asesoría Jurídica y al jefe de Patrimonio, ha estado analizando si es necesario o no la publicación del acuerdo del Consejo de Ministros, las resoluciones de este órgano una vez se publican y otras veces no, ya que es criterio reiterado de la abogacía del Estado que en casos como este tienen naturaleza habilitante. Son habilitantes a efectos de que existan los correspondientes créditos presupuestarios en los ministerios. El RD 307/2005 establece el plazo de un mes para la solicitud de ayudas y está en vigor.

A continuación, el Sr. Alcalde somete a votación ordinaria a mano alzada la aprobación del dictamen y practicada la misma dio el siguiente resultado:

Votos afirmativos: 14 (grupos municipales Popular y Vox).

Votos negativos: 10 (grupos municipales Socialista e Izquierda Unida-Verdes + Podemos + AV).

Se abstienen: 0.

Y el Excmo. Ayuntamiento Pleno, por mayoría, adoptó los siguientes acuerdos:

1º.- El Ayuntamiento de Lorca insta al Gobierno de España, una vez más, a que atienda las reiteradas solicitudes para que se expida certificación del Acuerdo del Consejo de Ministros del pasado 1 de abril por el que se declaró a Lorca como municipio especialmente afectado por la emergencia de Protección Civil.

2º.- El Ayuntamiento de Lorca exige al Gobierno de España que habilite de modo inmediato las ayudas directas y la adopción de las medidas necesarias en el ámbito fiscal y social de las previstas en la Ley 17/2015, de 9 de julio, del Sistema Nacional de Protección Civil, para paliar los graves daños ocasionados que los episodios de lluvias del mes de marzo dejaron tras de sí en viviendas; establecimientos industriales, mercantiles y de servicios; explotaciones agrícolas y ganaderas.

3º.- El Ayuntamiento de Lorca exige al Gobierno de España la inmediata compensación del 100% de los gastos de emergencia y de reparación de infraestructuras municipales dañadas ya ejecutados.

4º.- El Ayuntamiento de Lorca articulará las iniciativas necesarias que faciliten la consecución de las medidas anteriores, estudiando cuantas alternativas valoren los servicios técnicos y jurídicos del Consistorio de Lorca para la defensa del interés municipal.

5º.- Comunicar los presentes acuerdos a la Presidencia del Gobierno de España; al Ministerio del Interior; al Ministerio de Política Territorial y Memoria Democrática, por conducto de la Delegación del Gobierno en la Región de Murcia; a la propia Delegación del Gobierno, así como a las organizaciones agrarias más representativas en el municipio.

XIV.- MOCIÓN DEL GRUPO MUNICIPAL POPULAR PARA LA DEFENSA DE LA LIBERTAD LINGÜÍSTICA Y EMPRESARIAL EN EL ÁMBITO NACIONAL.

Conocido Dictamen de la Comisión de Presidencia, Administración Municipal y Servicios Generales conjunta con la de Seguridad Ciudadana y Control del Padrón, la de Gestión Económica y Especial de Cuentas, la de Descentralización, Desarrollo Rural, Agricultura, Ganadería y Lucha contra la Despoblación, la de Territorio, Infraestructuras y Calidad Urbana y la de Atención y Servicio Público al Ciudadano emitido el 24 de septiembre de 2025.

“Se da cuenta de una moción del grupo municipal Popular que dice lo siguiente:

"El partido político *Junts per Catalunya (JxCat)* ha anunciado que ha llegado a un acuerdo con el Gobierno de España que obligará a trabajadores de los servicios de atención al cliente de las empresas de toda España a conocer el catalán para poder atender al cliente en esta lengua, incluso fuera de Cataluña.

En este sentido, la portavoz de *JxCat* en el Congreso de los Diputados, Míriam Nogueras, ha señalado que "los ciudadanos catalanes deben tener los mismos derechos lingüísticos que un francés o un inglés" y confirma que han presentado enmiendas al Proyecto de Ley de Atención al Cliente. En el acuerdo alcanzado, consta la formación obligatoria en catalán de trabajadores de los servicios de atención al cliente y la sustitución de la obligación de responder, como mínimo, en castellano, por la de hacerlo en la lengua oficial en la que se haya dirigido el cliente a la empresa.

Según el partido catalán, afectará a compañías eléctricas, suministradoras de gas, de agua, telefonía, aeronáuticas, ferroviarias, transporte en autobús, servicios postales, de comunicación audiovisual de pago (plataformas), entidades bancarias y servicios financieros, aseguradoras, servicios públicos y cualquier otra empresa con más de 250 trabajadores y empresas que facturen más de 50 millones de euros anuales.

Desde el Grupo Municipal Popular consideramos que lo relatado supone una grave vulneración de la libertad empresarial y del respeto a la pluralidad territorial de España. Obligar a empresas lorquinas –así como a empresas de otras ciudades situadas fuera de Cataluña– a formar a sus empleados en catalán para poder operar en el mercado nacional es una medida desproporcionada e injusta.

El presidente de la Confederación Regional de Organizaciones Empresariales (CROEM) ha afirmado que la medida afectará a más de medio centenar de empresas en la Región de Murcia y que su impacto será muy relevante. Considera que, en términos económicos, supondría una sobrecarga adicional para las empresas justo en el momento donde los empresarios reclaman simplificación administrativa y menos burocracia.

Esta imposición lingüística no nace de una demanda real del mercado ni de una necesidad social. No responde a los intereses de los consumidores ni a la mejora de los servicios. Es, en esencia, una cesión política calculada, fruto de un intercambio de favores entre el Gobierno y sus socios nacionalistas, que están dispuestos a convertir la lengua en un instrumento de poder y exclusión.

Lo que se pretende no es garantizar derechos, sino consolidar privilegios. Se sacrifica la lógica empresarial, la igualdad territorial y la libertad lingüística en aras de mantener una mayoría parlamentaria a cualquier precio. El Gobierno central ha demostrado que no le interesa el bienestar de las empresas ni la cohesión nacional: le interesa mantenerse en el poder, aunque eso implique pactar con quienes cuestionan la unidad de España y promueven políticas identitarias excluyentes.

En definitiva, estamos ante una maniobra política que utiliza la lengua como moneda de cambio, despreciando el sentido común, la realidad económica y el respeto a la pluralidad de España.

Por todo lo anteriormente expuesto, el Grupo Municipal Popular del Ayuntamiento de Lorca presenta para su debate y aprobación los siguientes, **ACUERDOS:**

- 1.- Rechazar el acuerdo entre el Partido Socialista Obrero Español y *Junts per Catalunya* que establece la imposición del catalán como lengua obligatoria en los servicios de atención al cliente de empresas, por considerarla una medida discriminatoria, injusta y contraria al principio de igualdad.
- 2.- Instar al Gobierno de España a que rechace las enmiendas pactadas con *Junts per Catalunya* que obligan a las empresas a formar a sus trabajadores en catalán y a adaptar sus comunicaciones a esta lengua, independientemente de su ubicación territorial.
- 3.- Solicitar al Gobierno de España que garantice el uso del castellano como lengua común y vehicular en todo el territorio nacional, respetando la cooficialidad de otras lenguas sin imponerlas fuera de sus ámbitos territoriales.
- 4.- Comunicar los presentes acuerdos al Gobierno de España, a la Mesa del Congreso de los Diputados, a la Mesa del Senado, a la Unión Comarcal de Comerciantes de Lorca (UCCL), a la Confederación Regional de Organizaciones Empresariales (CROEM), a la Confederación Comarcal de Organizaciones Empresariales de Lorca (CECLOR) y a la Cámara de Comercio e Industria de Lorca, a los efectos oportunos."

Y las Comisiones, por mayoría con el voto afirmativo de los grupos municipales Popular y Vox y reserva de voto de los grupos municipales Socialista e Izquierda Unida-Verdes + Podemos + AV, acordaron informar favorablemente la moción del grupo municipal Popular y proponer al Excmo. Ayuntamiento Pleno la adopción de los acuerdos contenidos en la misma."

En nombre del grupo municipal Popular interviene D.^a Rosa María Medina defendiendo la moción presentada y reiterando los argumentos contenidos en la misma.

En nombre del grupo municipal Izquierda Unida-Verdes + Podemos + AV interviene D. Pedro Sosa quien considera que es injusto que traigan estas mociones aquí cuando en el Congreso el partido Popular vota con Junts cuando les interesa. Adelanta que votará en contra ya que hay asuntos más importantes que tratar.

En nombre del grupo municipal Vox interviene D.^a María Teresa Ortega quien expone que los españoles estamos cansados de tanta concesión y que deberíamos prestar más atención a otros asuntos como la construcción de vivienda joven. Anuncia que su grupo votará a favor de esta moción porque esta en juego la libertad de las empresas. En opinión de la Sra. Ortega se trata del chantaje de los separatistas y la cobardía del PSOE. En contraposición los empresarios piden menos impuestos y burocracia. Añade que Vox es el único partido que no se ha arrodillado ante los separatistas y que dice lo mismo en todos sitios. Nuestros empresarios no necesitan hablar catalán para llevar a cabo sus negocios. Entiende que es una moción necesaria y que el español hay que defenderlo todos los días.

En nombre del grupo municipal Socialista interviene D. José Ángel Ponce quien no entiende que con los problemas que existen en Lorca se esté tratando este asunto el cual trasciende a la ciudad. Si se aprobara el acuerdo planteado por el gobierno este en ningún caso afectaría a las empresas de Lorca y Murcia. En su opinión el equipo de gobierno debería estar preocupado para que los empresarios afectados por las lluvias cobren las ayudas. En su opinión, se trata de una moción vacía, una cortina de humo para tapar la situación de Lorca. El ámbito de aplicación del acuerdo propuesto por el gobierno de la nación en este asunto solo afectaría a Cataluña y pide al equipo de gobierno que retire esta moción porque en el pleno hay que tratar asuntos de Lorca.

Interviene de nuevo la Sra. Medina quien manifiesta que hay mociones del PSOE que no afectan a Lorca y que se trata de la libertad de cada grupo de presentar las mociones que consideren. Afirma que muchos empresarios están preocupados por este asunto y así se lo han trasladado. Se trata de una medida ridícula como consecuencia de la falta de mayoría del PSOE en el Congreso y la concesión de privilegios a sus socios.

A continuación, el Sr. Alcalde somete a votación ordinaria a mano alzada la aprobación del dictamen y practicada la misma dio el siguiente resultado:

Votos afirmativos: 14 (grupos municipales Popular y Vox).

Votos negativos: 10 (grupos municipales Socialista e Izquierda Unida-Verdes + Podemos + AV).

Se abstienen: 0.

Y el Excmo. Ayuntamiento Pleno, por mayoría, adoptó los siguientes acuerdos:

1º.- Rechazar el acuerdo entre el Partido Socialista Obrero Español y *Junts per Catalunya* que establece la imposición del catalán como lengua obligatoria en los servicios de atención al cliente de empresas, por considerarla una medida discriminatoria, injusta y contraria al principio de igualdad.

2º.- Instar al Gobierno de España a que rechace las enmiendas pactadas con *Junts per Catalunya* que obligan a las empresas a formar a sus trabajadores en catalán y a adaptar sus comunicaciones a esta lengua, independientemente de su ubicación territorial.

3º.- Solicitar al Gobierno de España que garantice el uso del castellano como lengua común y vehicular en todo el territorio nacional, respetando la cooficialidad de otras lenguas sin imponerlas fuera de sus ámbitos territoriales.

4º.- Comunicar los presentes acuerdos al Gobierno de España, a la Mesa del Congreso de los Diputados, a la Mesa del Senado, a la Unión Comarcal de Comerciantes de Lorca (UCCL), a la Confederación Regional de Organizaciones Empresariales (CROEM), a la Confederación Comarcal de Organizaciones Empresariales de Lorca (CECLOR) y a la Cámara de Comercio e Industria de Lorca, a los efectos oportunos.

En turno de explicación de voto interviene D.^a María Teresa Ortega quien afirma que el PSOE está mintiendo y se refiere a unas declaraciones realizadas por la portavoz de Junts en el Congreso.

En turno de explicación de voto interviene D. José Ángel Ponce quien explica que votan en contra porque respetan la Constitución y este asunto no afecta a los lorquinos.

XV.- MOCIÓN DEL GRUPO MUNICIPAL POPULAR PARA EXIGIR AL GOBIERNO DE ESPAÑA UN ENDURECIMIENTO DE LAS PENAS PARA LOS DELINCUENTES MULTIRREINCIDENTES.

Conocido Dictamen de la Comisión de Presidencia, Administración Municipal y Servicios Generales conjunta con la de Seguridad Ciudadana y Control del Padrón, la de Gestión Económica y Especial de Cuentas, la de Descentralización, Desarrollo Rural, Agricultura, Ganadería y Lucha contra la Despoblación, la de Territorio, Infraestructuras y Calidad Urbana y la de Atención y Servicio Público al Ciudadano emitido el 24 de septiembre de 2025.

"Se da cuenta de una moción del grupo municipal Popular que dice lo siguiente:

"Uno de los principales pilares de un Estado es la seguridad, la seguridad física y, también, la jurídica. Si el Estado falla en garantizar la seguridad de los ciudadanos, pierde su legitimidad. La Ley existe para protegernos de otros que quieren imponerse o violentar nuestros derechos y nuestra libertad.

Durante del año 2024 fueron detenidos en España uno 1.500 delincuentes multirreincidentes.

Los delincuentes multirreincidentes se han convertido en una de las principales preocupaciones de los ciudadanos. Es una delincuencia enquistada, que genera alarma, frustración y sensación de impunidad.

No es razonable y escapa al sentido común que los delincuentes son detenidos por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad y apenas unas horas después son puestos en libertad para ser detenidos nuevamente, encadenando una sucesión de detenciones, son puestos en la calle y a delinquir de nuevo.

Estos delincuentes atacan nuestra convivencia, la libertad y la seguridad de los ciudadanos. Es una cuestión de respetar a los demás, de ética y decencia para los que miran a otro lado.

La clave para solucionar la multirreincidencia no es sólo policial, un endurecimiento de las penas, la agilidad en su aplicación y los juzgados son quienes, en última instancia, pueden acabar poniendo coto a la situación.

Hay que dotar a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado de los medios, la tecnología y el respaldo legal necesario para combatir el

crimen. Es necesario eliminar las trabas burocráticas que frenan la acción policial: el trabajo de campo debe primar sobre la gestión administrativa, los resultados deben reconocerse y premiarse, y las zonas de alta criminalidad deben recibir refuerzos inmediatos.

Cuando la ley se convierte más en un obstáculo que en una herramienta para detener a los criminales reincidentes es momento de cambiarla. Es imprescindible crear un marco jurídico adecuado para proteger la seguridad ciudadana y garantizar el libre ejercicio de derechos y libertades.

La multirreincidencia no debe tener premio, tiene un castigo multirreincidente, en especial en robos, hurtos y "okupación".

España no puede ser un lugar fácil para el crimen por culpa de una legislación desfasada y una respuesta tibia.

Por todo lo anteriormente expuesto, el Grupo Municipal Popular del Ayuntamiento de Lorca presenta para su debate y aprobación los siguientes, **ACUERDOS:**

1.- El Ayuntamiento de Lorca insta al Gobierno de España a que promueva una modificación del Código Penal para endurecer las penas por reincidencia.

2.- El Ayuntamiento de Lorca insta al Gobierno de España a elaborar un Plan Nacional en que prime potenciar el trabajo de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad en la calle, ganando en efectividad y respuesta ante los hurtos y delitos, así como contra la reincidencia delictiva y subrayando la coordinación de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad y otros estamentos, especialmente, la Justicia.

3.- Comunicar los presentes acuerdos a la Delegación del Gobierno; a la Presidencia del Gobierno y al Ministerio del Interior a través de la Delegación del Gobierno."

Y las Comisiones, por mayoría con el voto afirmativo de los grupos municipales Popular y Vox y reserva de voto de los grupos municipales Socialista e Izquierda Unida-Verdes + Podemos + AV, acordaron informar favorablemente la moción del grupo municipal Popular y proponer al Excmo. Ayuntamiento Pleno la adopción de los acuerdos contenidos en la misma."

En nombre del grupo municipal Popular interviene D. Juan Miguel Bayonas defendiendo la moción presentada y reiterando los argumentos contenidos en la misma.

En nombre del grupo municipal Izquierda Unida-Verdes + Podemos + Av interviene D. Pedro Sosa quien explica que hace poco el Sr. Bayonas ha presumido de los bajos índices de criminalidad que hay en Lorca, pero sin embargo, poco se ha dicho de los tiroteos ocurridos en el barrio de San Cristóbal. No entiende que traigan una iniciativa para incrementar las penas de personas trabajadoras y que sin embargo no se aplique a los políticos. Anuncia que aun así votará a favor.

En nombre del grupo municipal Vox interviene D. José Martínez anuncia que su grupo votará a favor y no comparte que esta moción sea inútil, sino que es necesaria para frenar esta lacra que afecta a toda la sociedad. La inseguridad en nuestro país crece porque las normas penales son débiles y parecen estar hechas para los criminales. Se trata de personas que cometen decenas de hurtos lo cual genera a la sociedad una sensación de

indefensión, de frustración a los agentes de policía y de impunidad en los delincuentes. Añade que una parte de esta delincuencia está vinculada a la inmigración ilegal. A continuación, el Sr. Martínez anuncia una enmienda de adición propuesta por su grupo en el siguiente sentido: "El Ayuntamiento de Lorca insta al gobierno de España a que establezca los mecanismos legales necesarios para que todo extranjero en situación irregular que cometa un delito en territorio nacional sea expulsado de manera inmediata a su país de origen, garantizando así la seguridad de los ciudadanos y evitando la reincidencia delictiva."

A continuación, el Sr. Alcalde pregunta si los grupos han recibido esta enmienda.

Los representantes de los grupos políticos responden que no.

El Sr. Sosa afirma que no se ha presentado la enmienda en tiempo y forma.

El Sr. Alcalde responde que se puede realizar in voce como siempre se ha hecho.

En nombre del grupo municipal Socialista interviene D. José Luis Ruiz a quien le gustaría saber si se va a admitir dicha enmienda puesto que entonces el debate no sería el mismo. Pregunta igualmente si los puntos se pueden votar por separado.

Interviene el Sr. Bayonas para anunciar que aceptan la enmienda presentada por el grupo municipal de Vox.

A continuación se transcriben y reenumeran los acuerdos propuestos incluida la enmienda de adición del grupo municipal Vox.

1.- El Ayuntamiento de Lorca insta al Gobierno de España a que promueva una modificación del Código Penal para endurecer las penas por reincidencia.

2.- El Ayuntamiento de Lorca insta al Gobierno de España a elaborar un Plan Nacional en que prime potenciar el trabajo de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad en la calle, ganando en efectividad y respuesta ante los hurtos y delitos, así como contra la reincidencia delictiva y subrayando la coordinación de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad y otros estamentos, especialmente, la Justicia.

3.- El Ayuntamiento de Lorca insta al gobierno de España a que establezca los mecanismos legales necesarios para que todo extranjero en situación irregular que cometa un delito en territorio nacional sea expulsado de manera inmediata a su país de origen, garantizando así la seguridad de los ciudadanos y evitando la reincidencia delictiva

4.- Comunicar los presentes acuerdos a la Delegación del Gobierno; a la Presidencia del Gobierno y al Ministerio del Interior a través de la Delegación del Gobierno.

A continuación interviene D. José Luis Ruiz quien manifiesta que no sería la primera vez que su grupo insta al gobierno de la nación. Afirma que muchas veces hay personas que cometen diversos delitos sin que en ningún caso haya recaído sentencia firme y que nuestra legislación ya recoge condenas severas para los multireincidentes. Anuncia que su grupo se va a abstener.

D. Juan Miguel Bayonas señala que la multireincidencia afecta tanto a los lorquinos como al resto de ciudadanos españoles y pide que este asunto se regule correctamente. Añade que el partido Popular presiona en el Congreso para abordar dicha cuestión y responde al Sr. Sosa que felicitó a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad por el descenso en los índices de delincuencia en nuestro municipio, pero siempre exigiendo más. Concluye que es necesaria una reforma del Código Penal en este sentido.

D. José Luis Ruiz solicita al partido Popular realizar la votación de los puntos por separado.

D. Juan Miguel Bayonas responde que no tiene ningún problema.

Interviene D.^a Isabel Casalduero puntualiza que la enmienda introducida por Vox hace referencia a una disposición de la Ley de Extranjería para los delitos graves.

A continuación, el Sr. Alcalde somete a votación ordinaria a mano alzada la aprobación del punto 1.-.

Y el Excmo. Ayuntamiento Pleno, por unanimidad, adoptó el siguiente acuerdo:

1º.- El Ayuntamiento de Lorca insta al Gobierno de España a que promueva una modificación del Código Penal para endurecer las penas por reincidencia.

A continuación, el Sr. Alcalde somete a votación ordinaria a mano alzada la aprobación del punto 2.-.

Y el Excmo. Ayuntamiento Pleno, por unanimidad, adoptó el siguiente acuerdo:

2º.- El Ayuntamiento de Lorca insta al Gobierno de España a elaborar un Plan Nacional en que prime potenciar el trabajo de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad en la calle, ganando en efectividad y respuesta ante los hurtos y delitos, así como contra la reincidencia delictiva y subrayando la coordinación de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad y otros estamentos, especialmente, la Justicia.

A continuación, el Sr. Alcalde somete a votación ordinaria a mano alzada la aprobación del punto 3.- con la enmienda de adición del grupo municipal Vox y practicada la misma dio el siguiente resultado:

Votos afirmativos: 23 (grupos municipales Popular, Socialista y Vox).
Votos negativos: 0.

Se abstienen: 1 (grupo municipal Izquierda Unida-Verdes + Podemos + AV).

Y el Excmo. Ayuntamiento Pleno, por mayoría, adoptó el siguiente acuerdo:

3º.- El Ayuntamiento de Lorca insta al gobierno de España a que establezca los mecanismos legales necesarios para que todo extranjero en situación irregular que cometa un delito en territorio nacional sea expulsado de manera inmediata a su país de origen, garantizando así la seguridad de los ciudadanos y evitando la reincidencia delictiva.

A continuación, el Sr. Alcalde somete a votación ordinaria a mano alzada la aprobación del punto 4.-.

Y el Excmo. Ayuntamiento Pleno, por mayoría, adoptó el siguiente acuerdo:

4º.- Comunicar los presentes acuerdos a la Delegación del Gobierno; a la Presidencia del Gobierno y al Ministerio del Interior a través de la Delegación del Gobierno.

XVI.- MOCIÓN DEL GRUPO MUNICIPAL SOCIALISTA PARA LA MEJORA DE LAS CONDICIONES DE LA ATENCIÓN PRIMARIA EN EL ÁREA III DE SALUD.

Conocido Dictamen de la Comisión de Presidencia, Administración Municipal y Servicios Generales conjunta con la de Seguridad Ciudadana y Control del Padrón, la de Gestión Económica y Especial de Cuentas, la de Descentralización, Desarrollo Rural, Agricultura, Ganadería y Lucha contra la Despoblación, la de Territorio, Infraestructuras y Calidad Urbana y la de Atención y Servicio Público al Ciudadano emitido el 24 de septiembre de 2025.

"Se da cuenta de una moción del grupo municipal Socialista que dice lo siguiente:

"El Gobierno de la Región de Murcia asumió las competencias en materia de sanidad en el año 2001, cuando el entonces presidente Ramón Luis Valcárcel Siso y el presidente del Gobierno de España, José María Aznar, ambos del Partido Popular, negociaron la financiación sanitaria y acordaron transferir las competencias del Estado a la Comunidad Autónoma. Dicho traspaso se hizo oficial a través de la publicación del Real Decreto 1474/2001, de 27 de diciembre, sobre el traspaso a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia de las funciones y servicios del Instituto Nacional de la Salud.

Competencias en sanidad que también se recogen en el artículo 10 del Estatuto de Autonomía de la Región de Murcia.

Desde entonces y hasta ahora, el sistema sanitario público regional ha sufrido un constante y progresivo deterioro, que afecta de modo especial a la gran olvidada por el Gobierno regional: nuestra Atención Primaria.

Este deterioro, que se arrastraba desde años antes de la pandemia, se intensificó durante la misma y no se ha recuperado, a pesar de los esfuerzos de las y los profesionales sanitarios y de la estrategia de mejora de la Atención Primaria.

La financiación insuficiente, unida a la falta de adecuación y dotación de recursos humanos y materiales para atender las necesidades de la población, ha provocado carencias crónicas, con grandes desigualdades territoriales en cuanto a accesibilidad y prestación de servicios. La situación actual es crítica, y las cualidades básicas de la Atención Primaria están gravemente afectadas.

Un ejemplo claro son los últimos datos del barómetro del CIS referidos a la accesibilidad de la Atención Primaria en la Región: el 17,5% de la población no consiguió consultar el año pasado en alguna ocasión con su médico de familia. El 36,5% de quienes se encontraron con esta situación afirmaron que la cita se la dieron para «muchos días después», lo que les obligó a acudir a Urgencias. Sólo el 16% de los pacientes consiguieron cita para el mismo día o el siguiente. El 69% tuvo que esperar, y de ellos el 40% aguardó una semana o más.

Si trasladamos esta realidad al municipio de Lorca, el panorama es aún más preocupante. La falta de inversión en infraestructuras sanitarias y la saturación de los centros de salud han convertido la Atención Primaria en una carrera de obstáculos para nuestros vecinos y vecinas. El ejemplo más claro es el incumplimiento, desde 2010, del compromiso de desdoblarse el centro de salud del barrio de San Cristóbal, una infraestructura esencial para aliviar la sobrecarga que sufren tanto este centro como los de otras zonas del municipio.

A ello se suma la demora de más de 15 días en la obtención de citas con el médico de cabecera, los continuos cierres de consultorios en pedanías, la saturación de los Servicios de Urgencias de Atención Primaria (SUAP), en especial el de Sutullena, y los cierres cada verano de las consultas en horario de tardes, lo que genera graves problemas de accesibilidad en los meses de mayor demanda.

La situación de la Atención Primaria en Lorca refleja de manera nítida el colapso que atraviesa el sistema regional y evidencia la necesidad urgente de invertir en nuestros centros de salud, garantizar los recursos humanos y materiales necesarios y, de manera prioritaria, cumplir con la construcción del nuevo centro de salud de San Cristóbal.

Por todo lo expuesto, el **Grupo Municipal Socialista en el Ayuntamiento de Lorca** presenta para su debate y aprobación los siguientes **ACUERDOS**:

1.- Garantizar la accesibilidad y la universalidad de los Centros de Salud, eliminando las listas de espera y garantizando el acceso de la atención no urgente en un máximo de 72 horas, asegurando la atención normalizada a todos los ciudadanos de Lorca.

2.- Fomentar y cuidar la longitudinalidad en la Atención Primaria, con reposición inmediata de las vacantes y facilitando la atención por los mismos profesionales durante el mayor tiempo posible, incentivando la permanencia en el puesto de trabajo.

3.- Dotar la Atención Primaria con presupuesto adecuado, que represente el 25% del total del gasto sanitario (sin contar el gasto en recetas) y orientado a la adecuada dotación de personal, desarrollo de nuevas infraestructuras, mantenimiento y mejora de la ya existente, para dotar a la Atención Primaria de mayor capacidad de resolución.

4.- Cumplir con las inversiones previstas en la Estrategia de Mejora de Atención Primaria (EMAP) 2023-2026.

5.- Asegurar que la infancia y la juventud (mayoritariamente, menores de 14 años) sean atendidos por pediatras, potenciando a su vez la enfermería pediátrica en el ámbito de la Atención Primaria.

6.- Aumentar la eficiencia de la organización mediante el pleno desarrollo de las competencias de cada profesional, de forma que las necesidades de los usuarios sean atendidas por el profesional idóneo en cada caso.

7.- Favorecer el desarrollo de la enfermería de familia y comunitaria, con un incremento de los recursos humanos y competencias.

8.- Que todos los Centros de Salud cuenten con profesionales en plantilla de Trabajo Social, Fisioterapia y Odontología.

9.- Mejorar la coordinación de los centros de salud con los servicios sociales en la atención sanitaria a los ancianos frágiles poniendo el foco de atención en el domicilio del paciente.

10.- Mejorar la atención sanitaria en las residencias mediante la mayor implicación de los profesionales de Atención Primaria y la adecuación de los recursos humanos necesarios.

11.- Convocar los Consejos de Salud en cada área de salud, aportando información de la situación sanitaria y los planes de actuación en el Área.

12.- Desarrollar la orientación comunitaria en los Centros de Salud con la colaboración de Salud Pública y la consideración de los determinantes sociales de la salud, promoviendo la participación de las administraciones locales."

Y las Comisiones, por mayoría con el voto afirmativo de los grupos municipales Socialista e Izquierda Unida-Verdes + Podemos + AV y reserva de voto de los grupos municipales Popular y Vox, acordaron informar favorablemente la moción del grupo municipal Socialista y proponer al Excmo. Ayuntamiento Pleno la adopción de los acuerdos contenidos en la misma."

En nombre del grupo municipal Socialista interviene D. José Ángel Ponce defendiendo la moción presentada y reiterando los argumentos contenidos en la misma.

Se ha presentado una enmienda de adición del grupo municipal Popular y Vox: "Exigir al gobierno de España que proceda a elaborar a la mayor brevedad posible un plan estratégico real que pueda solventar el problema de falta de médicos especialistas que está sufriendo todo el territorio nacional y la ampliación de la oferta de plazas Mir por el Ministerio de Sanidad."

En nombre del grupo municipal Izquierda Unida-Verdes + Podemos + AV interviene D. Pedro Sosa quien explica que resulta evidente que existe un

problema en el Área III de Salud desde hace mucho tiempo y se han traído a este pleno muchas iniciativas sobre este asunto. Se refiere a la enmienda propuesta por partido Popular y Vox y le recuerda que las competencias en materia de sanidad son de las comunidades autónomas y entiende que dada la situación debería aplicarse el artículo 155 de la Constitución y que el Estado asumiera la competencia de sanidad que ostenta la comunidad autónoma de la Región de Murcia. Señala que hospitales privados, que en otro momento se encontraban en decadencia, ahora están resurgiendo y considera que se debería abrir un frente común para defender los intereses de los lorquinos.

En nombre del grupo municipal de Vox interviene D.^a María Castillo que opina que el sistema sanitario nacional es un sistema fallido y que hay que devolver las competencias de sanidad al Estado. Anuncia que si aceptan la enmienda conjunta su grupo votará a favor de este asunto.

En nombre del grupo municipal Popular interviene D.^a Belén Díaz que expone que el Sr. Ponce tiene una visión catastrofista y de falta de rigor y sus datos no coinciden con los publicados por el Ministerio de Sanidad. Añade que desde el año 2001 en que la comunidad autónoma asumió las competencias de sanidad el sistema no ha parado de mejorar siendo la puntuación realizada por los usuarios del servicio superior a 8 puntos. Ofrece los datos que avalan su declaración destacando que la comunidad autónoma de la Región de Murcia es una de las mas infrafinanciadas y es necesario el incremento de profesionales.

Interviene de nuevo el Sr. Ponce que responde a la Sra. Díaz que se ha montado una película que nadie se cree pues antes de 4 días ningún lorquino obtiene una cita médica. Le recrimina a la Sra. Díaz que se contradice al decir que la gestión es perfecta, pero exigiendo más dinero al gobierno de la nación. Añade que si fuera perfecta no necesitaría mas dinero y que en su opinión no faltan médicos, sino que falta una mejor gestión poniendo como ejemplo que si un ciudadano llama al hospital Virgen del Alcazar le dan una cita para el día siguiente y sin embargo en un centro público para un especialista el plazo es de dos años. A continuación anuncia que su grupo rechaza la enmienda propuesta por partido Popular y Vox.

A continuación, el Sr. Alcalde somete a votación ordinaria a mano alzada la aprobación del dictamen y practicada la misma dio el siguiente resultado:

Votos afirmativos: 10 (grupos municipales Socialista e Izquierda Unida-Verdes + Podemos + AV).

Votos negativos: 14 (grupos municipales Popular y Vox).

Se abstienen: 0.

Y el Excmo. Ayuntamiento Pleno, por mayoría, rechazó la moción del grupo municipal Socialista para la mejora de las condiciones de la Atención Primaria en el Área III de Salud.

XVII.- MOCIÓN DEL GRUPO MUNICIPAL SOCIALISTA PARA RETOMAR LAS NEGOCIACIONES CON LA FUNDACIÓN CAM PARA LA ADQUISICIÓN DEL FONDO CULTURAL ESPÍN.

Conocido Dictamen de la Comisión de Presidencia, Administración Municipal y Servicios Generales conjunta con la de Seguridad Ciudadana y Control del Padrón, la de Gestión Económica y Especial de Cuentas, la de Descentralización, Desarrollo Rural, Agricultura, Ganadería y Lucha contra

la Despoblación, la de Territorio, Infraestructuras y Calidad Urbana y la de Atención y Servicio Público al Ciudadano emitido el 24 de septiembre de 2025.

"Se da cuenta de una moción del grupo municipal Socialista que dice lo siguiente:

"La historia de Lorca está íntimamente ligada a la preservación de su patrimonio cultural, artístico y documental. La lorquina Carmen Ayala Gabarrón, reconocida con la Medalla de Oro de la Ciudad, legó a la entonces Caja de Ahorros del Mediterráneo el inmueble conocido como Centro Cultural Espín, ubicado en la calle Corredera, con la voluntad expresa de garantizar la conservación y difusión de un valioso conjunto patrimonial de la familia Espín. Su intención fue clara: evitar que Lorca perdiera una parte esencial de su memoria colectiva y de su identidad histórica.

El edificio, antigua casa solariega, fue rehabilitado en 2011 por la Fundación CAM para su uso cultural y social. Su distribución lo convierte en un espacio idóneo para actividades culturales: salón de actos, salas de exposiciones, biblioteca con capacidad para 30 personas, dependencias de asociaciones y espacios de investigación. Durante muchos años, el Fondo Espín ha servido como motor de dinamización del casco histórico, contribuyendo a su revitalización y atrayendo visitantes e investigadores.

El Fondo Espín constituye uno de los tesoros culturales más relevantes no solo de Lorca, sino de toda la Región de Murcia. Entre sus piezas destacan:

- Una biblioteca y hemeroteca con más de 3.000 ejemplares, incluyendo incunables y ediciones de los siglos XVI y XVII, así como prensa lorquina y nacional de gran rareza.
- Grabados de los siglos XVI al XVIII, con presencia de autores locales y de gran prestigio.
- Casi 1.500 fotografías históricas entre 1864 y 1915, incluyendo negativos y daguerrotipos únicos para el conocimiento de la evolución de Lorca.
- Más de 200 dibujos de artistas lorquinos como Luis Tornero, Muñoz Barberán o Federico Rodrigo.
- Cerca de un centenar de óleos, en su mayoría de autores lorquinos y murcianos.

- Objetos arqueológicos de gran valor, mobiliario histórico y fragmentos arquitectónicos singulares, como el artesonado mudéjar de la ermita de San Lázaro o vigas góticas policromadas de la iglesia de San Pedro.

La prensa regional ha puesto de relieve en numerosas ocasiones la magnitud de este legado, al que ha calificado como un “tesoro oculto” de enorme valor patrimonial e identitario para Lorca.

En julio de 2023, este Pleno aprobó por mayoría la moción presentada por el Grupo Municipal Socialista que instaba a la adquisición del edificio y sus fondos, reconociendo así su importancia estratégica para el patrimonio de la ciudad. En aquella sesión, se alcanzó un amplio consenso político que ratificaba la necesidad de culminar el proceso iniciado por anteriores equipos de gobierno y garantizar que el Fondo Espín pasara a ser patrimonio público.

Sin embargo, en un giro inesperado, el actual equipo de gobierno decidió en julio de 2025 rescindir el contrato de alquiler con la Fundación CAM, poniendo en serio riesgo la permanencia de este patrimonio en Lorca. Esta decisión, lejos de obedecer a una estrategia cultural clara, representa un paso atrás en la defensa del legado histórico de nuestra ciudad, y abre la puerta a que los fondos puedan ser trasladados o dispersados, contraviniendo el espíritu con el que fueron donados.

Desde el PSOE de Lorca hemos denunciado públicamente esta medida, señalando que supone una pérdida irreparable para el pueblo de Lorca y un retroceso en las políticas culturales que deben estar orientadas a conservar, difundir y poner en valor nuestro patrimonio. No se trata de una cuestión partidista, sino de responsabilidad con las generaciones presentes y futuras: el Fondo Espín debe permanecer íntegro en Lorca, como símbolo de nuestra historia y herramienta de proyección cultural.

No podemos permitir que este Ayuntamiento renuncie a consolidar para siempre uno de los fondos culturales más completos de nuestra ciudad. La pérdida del Fondo Espín sería no solo un golpe al patrimonio, sino también a la credibilidad de Lorca como referente cultural y a la capacidad de proyectarse hacia el futuro con la fuerza de su historia.

El Grupo Municipal Socialista entiende que este es el momento de rectificar, de retomar las conversaciones con la Fundación CAM y de buscar la vía para alcanzar un acuerdo de compra que garantice que este legado siga formando parte de la ciudad. Mientras tanto, es imprescindible asegurar mediante un convenio de uso provisional que el Fondo Espín no sea trasladado ni dispersado.

En definitiva, no hablamos únicamente de libros, cuadros, grabados o fotografías: hablamos de la memoria de Lorca. Y esa memoria no puede quedar en manos de la incertidumbre ni de decisiones improvisadas.

Por todo lo expuesto, el Grupo Municipal Socialista en el Ayuntamiento de Lorca presenta para su debate y aprobación los siguientes **ACUERDOS:**

1. El Pleno del Ayuntamiento de Lorca insta al equipo de gobierno a retomar de inmediato las conversaciones con la Fundación CAM con el objetivo de llegar a un acuerdo de compra del edificio y la permanencia de los fondos del Centro Cultural Espín.

2. En caso de no ser posible la adquisición inmediata, se solicita la renovación provisional de un convenio de uso que asegure la permanencia del Fondo Espín en Lorca mientras se culmina la negociación, manteniéndolo abierto para el uso y disfrute de lorquinos y lorquinas y de los colectivos que tenían su sede en este edificio.

3. El Ayuntamiento de Lorca se compromete a que, una vez adquirido el inmueble se proceda a la catalogación, conservación y puesta en valor de su valioso y extenso fondo."

Y las Comisiones, por mayoría con el voto afirmativo del grupo municipal Socialista y reserva de voto de los grupos municipales Popular, Vox e Izquierda Unida-Verdes + Podemos + AV, acordaron informar favorablemente la moción del grupo municipal Socialista y proponer al Excmo. Ayuntamiento Pleno la adopción de los acuerdos contenidos en la misma."

En nombre del grupo municipal Socialista interviene D. Isidro Abellán defendiendo la moción presentada y reiterando los argumentos contenidos en la misma.

En nombre del grupo municipal Izquierda Unida-Verdes + Podemos + AV interviene D. Pedro Sosa a quien le fastidia que los bancos hayan sido los grandes ganadores de la crisis inmobiliaria y en su opinión el Ayuntamiento debería ostentar la propiedad del inmueble. Adelanta que votará favorablemente porque tendríamos que recuperar el Fondo y ponerlo en valor y entiende que para ello habrá que hacer un desembolso el cual incide que le parece injusto.

En nombre del grupo municipal de Vox interviene D. José Martínez que responde al Sr. Sosa que atendiendo a lo manifestado por el no deberíamos comprar un inmueble a quien es un ladrón y considera que este no es un asunto de interés público.

En nombre del grupo municipal Popular interviene D. Santiago Parra que explica que el contenido y continente del Fondo llegan a la Caja de Ahorros del Mediterráneo en el año 1986 a través de una donación de D.^a Carmen Ayala Gabarrón. Ahora la Fundación de dicha Caja pide 746.000 € por el inmueble, pero el Fondo no está en venta. Informa de que las negociaciones con la Fundación nunca se han interrumpido estando a la espera de una propuesta de

la misma tal y como se acordó en la última reunión. Continúa explicando que la Sra. Ayala donó gratuitamente el inmueble y vendió el Fondo a un precio muy ventajoso. La Fundación tiene la obligación de usar el inmueble para Obra Social. Añade que el continente y contenido van unidos como así se estableció en el acuerdo de cesión y recuerda que el anterior equipo de gobierno alquiló parte del inmueble que además tenía problemas de climatización. Anuncia que su grupo votará en contra.

Interviene de nuevo el Sr. Abellán quien manifiesta que la familia Espín quería que el Fondo se quedara en Lorca e informa que su grupo se ha puesto en contacto con la Fundación de la Caja de Ahorros del Mediterráneo y estos han manifestado su voluntad de llegar a un acuerdo con el Ayuntamiento. Recuerda que el anterior equipo de gobierno acordó la compra del inmueble pudiendo pagarlo como pudiera y posteriormente negociar el uso del Fondo.

A continuación, el Sr. Alcalde somete a votación ordinaria a mano alzada la aprobación del dictamen y practicada la misma dio el siguiente resultado:

Votos afirmativos: 10 (grupos municipales Socialista e Izquierda Unida-Verdes + Podemos + AV).

Votos negativos: 14 (grupos municipales Popular y Vox).

Se abstienen: 0.

Y el Excmo. Ayuntamiento Pleno, por mayoría, rechazó la moción del grupo municipal Socialista para retomar las negociaciones con la Fundación CAM para la adquisición del Fondo Cultural Espín.

XVIII.- MOCIÓN CONJUNTA DE LOS GRUPOS MUNICIPALES SOCIALISTA E IZQUIERDA UNIDA-VERDES + PODEMOS + AV PARA LA REGULACIÓN DE LA ACTUAL PROLIFERACIÓN DE INSTALACIONES DE PLANTAS DE BIOGÁS, SANDACH, HIDRÓGENO Y FOTOVOLTAICAS EN TÉRMINO MUNICIPAL DE LORCA, DE FORMA QUE SE GARANTICE LA CALIDAD DE VIDA DE LOS VECINOS Y EL RESPETO AL MEDIO NATURAL.

Conocido Dictamen de la Comisión de Presidencia, Administración Municipal y Servicios Generales conjunta con la de Seguridad Ciudadana y Control del Padrón, la de Gestión Económica y Especial de Cuentas, la de Descentralización, Desarrollo Rural, Agricultura, Ganadería y Lucha contra la Despoblación, la de Territorio, Infraestructuras y Calidad Urbana y la de Atención y Servicio Público al Ciudadano emitido el 24 de septiembre de 2025.

"Se da cuenta de una moción conjunta de los grupos municipales Socialista e Izquierda Unida-Verdes + Podemos + AV que dice lo siguiente:

"La transición energética hacia fuentes de energía renovables es esencial para afrontar los retos del cambio climático, la sostenibilidad y la economía circular. En este contexto, el biogás y el hidrógeno se posicionan como una solución que, además de generar energía limpia, contribuye a una gestión más eficiente de los residuos, especialmente los derivados de la ganadería como los purines, con gran impacto en nuestro amplio término municipal.

Sin embargo, las instalaciones e infraestructuras necesarias para llevar a cabo la transformación de los residuos de la ganadería en biogás o hidrógeno, además de las plantas de tratamiento de subproductos (Sandach), pueden generar inquietud en los vecinos y vecinas de los núcleos de población cercanos debido a posibles impactos que pueden tener tanto en su día a día como en el medio natural; olores, ruidos, la gestión inadecuada de residuos y por supuesto el tránsito de vehículos pesados entre otros, son algunos de los inconvenientes que estas instalaciones pueden generar en el entorno.

Recientemente hemos conocido, que en la actualidad el Ayuntamiento de Lorca tiene constancia de al menos 14 proyectos para una posible instalación de plantas de estas características en nuestro termino municipal, prácticamente todas pretenden instalarse en nuestras Pedanías Altas y/o limítrofes con el casco urbano de Lorca, a las que se unen además las plantas fotovoltaicas, sin bien sus impactos o posibles inconvenientes son distintos. Muchos de estos proyectos, los han presentado las propias empresas promotoras a los vecinos de las pedanías afectadas, por ejemplo, en Zarcilla de Ramos, Rincón de los Carranzas, Torrealvilla, Zúñiga, etc. En otros casos, los vecinos se han enterado por el BORM, cuando se ha solicitado a la Consejería de Medio Ambiente, la correspondiente solicitud de Autorización Ambiental Integrada por parte de los promotores de dichas plantas. En todos los casos, los vecinos han manifestado su negativa a la implantación de las mismas, incluso en el caso de Hinojar, se han recogido casi mil firmas en contra de su instalación, incluyendo vecinos de La Hoya.

Esta situación, ha generado un enorme revuelo e inquietud en nuestros vecinos y vecinas de estas pedanías por el impacto que podría suponer la implantación de estos proyectos en el desarrollo de su vida cotidiana. Así lo han expresado en las distintas reuniones que han mantenido y de las que tenemos conocimiento todos los miembros de esta Corporación Municipal.

Actualmente la Región de Murcia carece de una normativa específica que regule la ubicación y operación de estas plantas, dejando a los vecinos expuestos a posibles perjuicios sin garantías suficientes de protección. Todo ello pese a los esfuerzos que se han realizado para revertir esta situación, tal y como ocurrió el pasado mes de diciembre y posteriormente en mayo, al no contar con el apoyo de los Grupos Parlamentarios de PP y VOX las iniciativas presentadas por el PSOE en la Asamblea Regional de Murcia en este sentido, y que pretendía que la Región de Murcia, al igual que las comunidades autónomas de Castilla y León, Cataluña, Valencia, Extremadura, Madrid y Andalucía, contará con una regulación específica para este tipo de instalaciones.

Todos somos conscientes que estas instalaciones son necesarias para la continuidad y desarrollo de un sector tan importante en nuestra economía como es la ganadería, cuyo principal problema son los residuos que esta genera y que han de ser tratados cumpliendo la normativa, garantizando el bienestar vecinal y preservando el medio ambiente, y que, correctamente tratados, suponen una fuente de oportunidad de negocio, empleo y generación de energía renovable.

Ante esta situación es necesario que el Ayuntamiento de Lorca tome ejemplo de otros ayuntamientos como el de Mula, que ante la falta de regulación autonómica realizó una modificación se su PGOM para su regulación. Necesitamos que el Ayuntamiento de Lorca sea valiente y ágil en la toma de decisiones y que, dentro de sus competencias, tome las riendas de este asunto y se ponga a trabajar para dotar a Lorca de una regulación específica que permita compatibilizar el desarrollo y continuidad del sector ganadero con la industria de tratamiento de sus residuos para la generación de energías renovables como el biogás o el hidrógeno verde y el bienestar de los vecinos de la pedanías altas de Lorca y la conservación del entorno natural, así como, dar garantías jurídicas a las empresas promotoras de proyectos de este tipo.

Los vecinos de nuestro término municipal y las empresas promotoras, no pueden estar con esta inseguridad e incertidumbre y a expensas de la discrecionalidad del equipo de gobierno.

Por todo lo expuesto, el **Grupo Municipal Socialista** presentan para su debate y aprobación los siguientes **ACUERDOS**:

Primero. - El Ayuntamiento de Lorca, a través de sus servicios técnicos y jurídicos y en el plazo máximo de 3 meses, elaborarán un Avance de Modificación Puntual del PGOU que incluya; la suspensión de licencias mientras se tramita dicha modificación, el establecimiento de unas distancias mínimas a los núcleos rurales de población e instalaciones vulnerables y su capacidad productiva, así como, otros aspectos técnicos. Esta modificación será consensuada con la sociedad civil de Lorca y todos los partidos políticos que conforman esta corporación.

Segundo. - Dar traslado de los acuerdos a los agentes sociales y empresariales afectados como son la Federación de Asociaciones de Vecinos de Lorca, la Federación Espartaria Tierras Altas de Lorca y organizaciones empresariales y ganaderas de Lorca."

Y las Comisiones, por mayoría con el voto afirmativo de los grupos municipales Socialista e Izquierda Unida-Verdes + Podemos + AV y reserva de voto de los grupos municipales Popular y Vox, acordaron informar favorablemente la moción conjunta de los grupos municipales Socialista e Izquierda Unida-Verdes + Podemos +AV y proponer al Excmo. Ayuntamiento Pleno la adopción de los acuerdos contenidos en la misma."

En nombre del grupo municipal Socialista interviene D. José Luis Ruiz y en nombre del grupo municipal Izquierda Unida-Verdes + Podemos + AV interviene D. Pedro Sosa defendiendo la moción conjunta presentada y reiterando los argumentos contenidos en la misma. D. Pedro Sosa recuerda la preocupación surgida cuando se abrió la primera depuradora del curtido que luego hubo que cerrar porque generó un gran perjuicio a la población y al

final se optó por llevar esta instalación a Serrata. Explica que en poblaciones donde se han instalado este tipo de instalaciones los vecinos relatan que ha sido un error porque la contaminación que genera la planta llega hasta el pueblo. Afirma que Lorca es líder en cuanto a contaminación atmosférica según los datos de los medidores. Estas plantas generan olor todos los días y la instalación de Gesalor en Barranco Hondo generará muchos problemas. Informa que los científicos señalan que estas plantas no son recomendables si hay núcleos urbanos cerca entendiéndose que esta cuestión debe regularse en nuestro planeamiento, fijándose las distancias de estas instalaciones a los núcleos urbanos.

En nombre del grupo municipal de Vox interviene D.^a María Teresa Ortega quien expone que son los gobiernos de izquierda los que están impulsando las plantas de biogás y que a estos gobiernos solo les molesta determinados contaminantes, haciendo una utilización de los vecinos. Recuerda que el Sr. Mateos anunció que facilitaría la instalación en Barranco Hondo de esa planta. Le pregunta al Sr. Ruiz Guillén porqué no hicieron esto en su momento y le recrimina que busquen el enfrentamiento constante con los vecinos, algunos de los cuales están hoy aquí presentes y a los que recuerda que la izquierda promovió esta instalación.

En nombre del grupo municipal Popular interviene D.^a María Hernández quien explica que va a proceder a trasladar a los presentes muchos de los hechos acaecidos en este asunto que no han sido recogidos en la moción. Explica que en Murcia sí existe una regulación ambiental para la ordenación de este tipo de plantas. Recrimina al partido Socialista que cuando estuvo gobernando no informó sobre este asunto y que tramitó la instalación en la diputación de Río de una planta de tratamiento de cadáveres en el año 2022. Añade que es el gobierno Socialista quién promueve las plantas de biogás y que en nuestro municipio se han rechazado plantas de este tipo situadas a más de 2,5 Km. de un núcleo urbano. Las plantas de biogás ayudan al sector agrícola y ganadero. Informa la Sra. Hernández que se han dado 11 ruedas de prensa en los últimos 9 meses sobre plantas de biogás y se ha atendido a todos los vecinos que lo han requerido.

Interviene de nuevo el Sr. Guillén que responde a la Sra. Ortega que esta no ha ido a ninguna reunión con empresas promotoras y vecinos y que el PSOE nunca ha dicho estar en contra de las plantas de biogás y que lo que piden es que se regulen las distancias a los núcleos urbanos. Y añade que como la comunidad autónoma no ha hecho los deberes ahora se lo exigen al gobierno de Lorca.

Interviene de nuevo el Sr. Sosa quien recuerda que estas plantas se financian con Fondos Europeos donde gobierna la derecha, no Izquierda Unida, entendiéndose que algo mal estaremos haciendo cuando los vecinos están enfadados pues en este caso las publicaciones en el Boletín Oficial de la Región de Murcia se hicieron en verano cuando la gente estaba de vacaciones. Los vecinos piden que el Plan General sea revisado para recoger estas cuestiones. Y recuerda que la Sra. Martín fue la impulsora de la regulación de las distancias de las explotaciones porcinas.

A continuación, el Sr. Alcalde somete a votación ordinaria a mano alzada la aprobación del dictamen y practicada la misma dio el siguiente resultado:

Votos afirmativos: 10 (grupos municipales Socialista e Izquierda Unida-Verdes + Podemos + AV).

Votos negativos: 14 (grupos municipales Popular y Vox)

Se abstienen: 0.

Y el Excmo. Ayuntamiento Pleno, por mayoría, rechazó la moción conjunta de los grupos municipales Socialista e Izquierda Unida-Verdes + Podemos + AV para la regulación de la actual proliferación de instalaciones de plantas de biogás, sandach, hidrógeno y fotovoltaicas en el término municipal de Lorca, de forma que se garantice la calidad de vida de los vecinos y el respeto al medio natural.

En turno de explicación de voto interviene la Sra. Casaldueiro que explica que su partido cree en las bondades de las plantas de biogás y de su utilidad para el sector ganadero, pero hay que escuchar a los vecinos y no instalarlas cerca de sus viviendas. Añade que quien tiene que regular las distancias es la comunidad autónoma y en su defecto el ayuntamiento.

En turno de explicación de voto interviene la Sra. Ortega que explica que existe una incoherencia del partido Socialista pues ahora, una vez que han salido del gobierno, esto se ha convertido en un problema.

En turno de explicación de voto interviene la Sra. Hernández que muestra un recorte de prensa del año 2022 sobre la instalación de una planta de biogás.

En turno de explicación de voto interviene el Sr. Sosa que explica que se trata de una moción que viene de los propios vecinos.

XIX.- MOCIÓN CONJUNTA DE LOS GRUPOS MUNICIPALES VOX Y POPULAR PARA APOYAR LAS ALEGACIONES AL PROYECTO DE DECRETO DE APROBACIÓN DEL PLAN DE CONSERVACIÓN DE LA TORTUGA MORA EN LA REGIÓN DE MURCIA, EN DEFENSA DE LA ACTIVIDAD AGRARIA DEL MUNICIPIO DE LORCA.

Conocido Dictamen de la Comisión de Presidencia, Administración Municipal y Servicios Generales conjunta con la de Seguridad Ciudadana y Control del Padrón, la de Gestión Económica y Especial de Cuentas, la de Descentralización, Desarrollo Rural, Agricultura, Ganadería y Lucha contra la Despoblación, la de Territorio, Infraestructuras y Calidad Urbana y la de Atención y Servicio Público al Ciudadano emitido el 24 de septiembre de 2025.

"Se da cuenta de una moción conjunta de los grupos municipales Vox y Popular que dice lo siguiente:

"Con fecha reciente, la Dirección General de Patrimonio Natural y Acción Climática ha sometido a información pública el Proyecto de Decreto de aprobación del Plan de conservación de la tortuga mora en la Región de Murcia. Tras analizar el contenido del proyecto y sus Anexos I y II, diversos agricultores, organizaciones agrarias y comunidades de regantes han presentado alegaciones fundamentadas en las importantes afecciones que este plan genera sobre la actividad agrícola tradicional en diversas zonas del municipio de Lorca.

En primer lugar, la delimitación del ámbito del Plan y de sus zonas de protección carece de una motivación técnica suficiente y contrastada, ya que se basa en modelos de probabilidad de presencia y no en un estudio de campo riguroso. Esta delimitación omite hechos objetivos y determinantes, como la transformación agrícola consolidada de muchas de las parcelas afectadas o infraestructuras tan relevantes como la autopista AP-7, que actúan como barreras naturales a la conectividad de hábitats.

En segundo lugar, se denuncian importantes vicios en el procedimiento administrativo, al haberse prescindido del trámite de consulta pública previa regulado en el artículo 133 de la Ley 39/2015 del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, así como de una verdadera participación ciudadana informada, al no haber sido puestos a disposición del público los informes y dictámenes preceptivos. Esta omisión podría acarrear la nulidad de pleno derecho del Decreto.

En tercer lugar, el Plan impone nuevas restricciones a la actividad agrícola mediante la exigencia de un informe preceptivo y vinculante de la Dirección General de Patrimonio Natural y Acción Climática para actuaciones como nuevas superficies de regadío, transformaciones de uso o alteraciones del terreno mayores de 1 hectárea, sin establecer criterios objetivos ni base normativa suficiente para su emisión favorable. Esta medida compromete gravemente la seguridad jurídica, la proporcionalidad y la eficacia administrativa, afectando negativamente al desarrollo socioeconómico del sector agrario aguileno.

Por otra parte, el plan debería haber sido objeto de, al menos, una evaluación ambiental estratégica simplificada, conforme al artículo 6.2.c) de la Ley 21/2013, de Evaluación Ambiental, al establecer un marco para la autorización futura de proyectos con posibles efectos significativos sobre el medio ambiente.

Finalmente, el Proyecto de Decreto incumple los principios de buena regulación establecidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015 (necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia), al imponer restricciones generalizadas sin justificación técnica rigurosa ni previsión de impactos económicos.

Por todo ello, resulta imprescindible que el Ayuntamiento de Lorca, como institución representativa de los intereses de sus ciudadanos y su tejido productivo, manifieste públicamente su apoyo a las alegaciones formuladas, solicitando la exclusión de los terrenos agrícolas del municipio del ámbito del Plan, no solamente las fincas a expropiar, sino también los 21 corredores disponibles, que van desde Cartagena hasta Aledo y, la eliminación de restricciones que afecten injustificadamente al desarrollo de la actividad agrícola.

Por todo lo anteriormente expuesto, los grupos municipales de Vox y Popular en el Ayuntamiento de Lorca presentan para su debate y aprobación los siguientes acuerdos:

1. El Ayuntamiento de Lorca presentará las alegaciones que considere necesarias recogiendo la protección de los legítimos intereses del municipio y manifiesta su apoyo institucional a las formuladas contra el Proyecto de Decreto de aprobación del Plan de Conservación de la tortuga mora en la

Región de Murcia por parte de agricultores, ganaderos, comunidades de regantes y organizaciones agrarias del municipio, en defensa de la actividad agrícola y la economía local.

2. Instar a la Dirección General de Patrimonio Natural y Acción Climática de la Región de Murcia a que excluya del ámbito del Plan los terrenos del municipio de Lorca con uso agrícola consolidado, y a que se eliminen las nuevas restricciones propuestas, especialmente la exigencia de informes preceptivos que puedan paralizar o dificultar sin justificación el normal desarrollo de la agricultura.

3. Requerir que se retrotraiga el procedimiento a fin de cumplir debidamente el trámite de consulta pública previa conforme al artículo 133 de la Ley 39/2015, garantizando una verdadera participación de las partes interesadas, incluidos agricultores, asociaciones agrarias y comunidades de regantes.

4. Dar traslado del presente acuerdo a la Consejería de Medio Ambiente, Universidades, Investigación y Mar Menor, a la Dirección General de Patrimonio Natural y Acción Climática, a los grupos parlamentarios de la Asamblea Regional de Murcia y a las organizaciones agrarias del municipio.”

Y las Comisiones, por mayoría con el voto afirmativo de los grupos municipales Popular y Vox, reserva de voto del grupo municipal Socialista y voto negativo del grupo municipal Izquierda Unida-Verdes + Podemos + AV, acordaron informar favorablemente la moción conjunta de los grupos municipales Vox y Popular y proponer al Excmo. Ayuntamiento Pleno la adopción de los acuerdos contenidos en la misma.”

En nombre del grupo municipal de Vox interviene D. José Martínez y en nombre del grupo municipal de Popular interviene D. Ángel Meca defendiendo la moción conjunta presentada y reiterando los argumentos contenidos en la misma.

D. José Martínez dice que está de acuerdo en que hay que proteger el ecosistema y a la tortuga mora pero también a los trabajadores del campo.

D. Ángel Meca explica que en conversación mantenida con la directora general del Medio Natural le asegura que su compromiso es revisar todas las alegaciones que se presenten al respecto y que lo que se trae aquí son las inquietudes de los agricultores. Pide que el plan de la tortuga mora que se apruebe lo sea con el máximo consenso y respaldo posible, un plan equilibrado y proporcionado.

En nombre del grupo municipal Izquierda Unida-Verdes + Podemos + AV interviene D. Pedro Sosa que manifiesta que partido Popular y Vox han presentado una moción anti tortuga y les pregunta si han hablado con los científicos. Considera que hay que poner coto a quien actúa a su antojo en los parques naturales llevando a cabo por ejemplo roturaciones sin autorización. Le parece preocupante que el partido Popular se posicione en contra de su consejero y de los científicos. Adelanta que votará en contra.

En nombre del grupo municipal Socialista interviene D. Juan Carlos Segura quien asegura que desde el partido Socialista defienden el equilibrio entre la conservación y la actividad agraria. La protección de la tortuga mora es una obligación legal pudiendo exigir al plan un equilibrio entre la conservación y la agricultura. Están de acuerdo en mejorar puntos de la ley, pero eso no significa rechazar el plan por completo. Reconocen ciertas carencias que pueda tener la ley.

Interviene de nuevo el Sr. Meca quien explica que su grupo no ataca el plan, sino que denuncia la existencia de puntos que son arbitrarios y han de recogerse de forma adecuada. Añade que existen una serie de inconcreciones que pretenden corregir y fomentar el diálogo con los agentes afectados. Con la moción defienden los intereses de los vecinos y recalca que los agricultores han sido los que han promovido la protección de la tortuga mora.

A continuación, el Sr. Alcalde somete a votación ordinaria a mano alzada la aprobación del dictamen y practicada la misma dio el siguiente resultado:

Votos afirmativos: 14 (grupos municipales Popular y Vox).

Votos negativos: 1 (grupo municipal Izquierda Unida-Verdes + Podemos + AV).

Se abstienen: 9 (grupo municipal Socialista).

Y el Excmo. Ayuntamiento Pleno, por mayoría, adoptó los siguientes acuerdos:

1º.- El Ayuntamiento de Lorca presentará las alegaciones que considere necesarias recogiendo la protección de los legítimos intereses del municipio y manifiesta su apoyo institucional a las formuladas contra el Proyecto de Decreto de aprobación del Plan de Conservación de la tortuga mora en la Región de Murcia por parte de agricultores, ganaderos, comunidades de regantes y organizaciones agrarias del municipio, en defensa de la actividad agrícola y la economía local.

2º.- Instar a la Dirección General de Patrimonio Natural y Acción Climática de la Región de Murcia a que excluya del ámbito del Plan los terrenos del municipio de Lorca con uso agrícola consolidado, y a que se eliminen las nuevas restricciones propuestas, especialmente la exigencia de informes preceptivos que puedan paralizar o dificultar sin justificación el normal desarrollo de la agricultura.

3º.- Requerir que se retrotraiga el procedimiento a fin de cumplir debidamente el trámite de consulta pública previa conforme al artículo 133 de la Ley 39/2015, garantizando una verdadera participación de las partes interesadas, incluidos agricultores, asociaciones agrarias y comunidades de regantes.

4º.- Dar traslado del presente acuerdo a la Consejería de Medio Ambiente, Universidades, Investigación y Mar Menor, a la Dirección General de Patrimonio Natural y Acción Climática, a los grupos parlamentarios de la Asamblea Regional de Murcia y a las organizaciones agrarias del municipio.

En turno de explicación de voto interviene el Sr. Segura indicando que el partido Socialista defiende al pequeño y mediano agricultor y ganadero, pero también protege la biodiversidad.

En turno de explicación de voto interviene el Sr. Sosa quien indica que hay muchos ciudadanos que le han manifestado que esta moción es un despropósito y que por eso han votado en contra.

Siendo las 16:02 horas se hace un receso de 30 minutos.
A las 16:42 hora se reanuda la sesión.

XX.- MOCIÓN DEL GRUPO MUNICIPAL VOX SOBRE EL REFUERZO DE LAS MEDIDAS DE PREVENCIÓN, DETECCIÓN E INTERVENCIÓN FRENTE A INCENDIOS FORESTALES DEL MUNICIPIO DE LORCA.

Conocido Dictamen de la Comisión de Presidencia, Administración Municipal y Servicios Generales conjunta con la de Seguridad Ciudadana y Control del Padrón, la de Gestión Económica y Especial de Cuentas, la de Descentralización, Desarrollo Rural, Agricultura, Ganadería y Lucha contra la Despoblación, la de Territorio, Infraestructuras y Calidad Urbana y la de Atención y Servicio Público al Ciudadano emitido el 24 de septiembre de 2025.

"Se da cuenta de una moción del grupo municipal Vox que dice lo siguiente:

"Durante el mes de agosto se han quemado en España 336.345 hectáreas en incendios forestales, iniciados en gran medida por incendiarios y favorecidos por el abandono de las tareas agropecuarias en estos territorios, cuya actividad se ha visto muy mermada por la normativa ambiental europea y su aplicación nacional y autonómica, que ha conseguido un efecto contrario favoreciendo la desprotección del entorno.

Las limitaciones ambientales han estrangulado la actividad agrícola, ganadera, cinegética y silvícola que protegía y gestionaba nuestras zonas forestales, fruto de la extensión desproporcionada de zonas protegidas derivadas de la Directiva Europea de Hábitats (aprobada en 1992) a través de las figuras de Lugar de Importancia Comunitaria (LIC, ahora conocida como ZEC) y las Zonas de Especial Protección de Aves (ZEPA), integradas en la red ecológica europea Red Natura 2000. España es el país de la Unión Europea (UE) con más superficie incluida en la Red Natura 2000, con más del 27% del territorio nacional, mientras que la media de los países de la UE es del 18%.

Para analizar la actual configuración de las zonas forestales españolas es necesario retrotraerse al 21 de junio de 1938, cuando mediante un decreto se anuncia la elaboración de un Plan Nacional de Repoblación Forestal, que sería aprobado en 1939 por el gobierno del general Franco. En total, hasta 1984 se reforestarían, siguiendo este proyecto forestal, más de 3,6 millones de hectáreas. El término municipal de Lorca no fue ajeno a estos planes de reforestación, desarrollando a partir de mediados del siglo XX importantes proyectos de forestación en las Sierras de Tercia, el Caño y Peñarrubia.

A partir de la década de los años noventa del pasado siglo se produce un crecimiento significativo de superficie forestal que no ha sido producto de iniciativas humanas, sino que alrededor de cinco millones de hectáreas entre 1990 y 2022 han surgido gracias a la regeneración natural descontrolada de bosques tras el abandono de cultivos y zonas rurales.

La localización del municipio de Lorca, su amplio territorio, morfología y clima, lo convierten en el municipio con más hectáreas forestales netas a nivel regional. El término municipal de Lorca comprende 89.993 hectáreas de superficie forestal, lo que representa el 17,5 % del total de la superficie forestal de la Región de Murcia, muy por delante del resto de municipios. Los bosques lorquinos están básicamente conformados por el pino carrasco. Según diversos informes técnicos, el bosque de pino carrasco genera una media anual de dos toneladas de residuos forestales (biomasa). Esto supone que las 89.993 hectáreas de superficie forestal lorquinas producen anualmente alrededor de 180.000 toneladas de residuos, que en su gran mayoría no se retiran.

Según la estadística de evolución de la distribución general de la tierra de la Consejería de Agua, Agricultura, Ganadería y Pesca, publicada por el Centro Regional de Estadística de Murcia (CREM), entre 2017 y 2025 la superficie forestal en el municipio de Lorca se ha incrementado en un 18%, lo que supone una ampliación de 13.578 hectáreas.

En nuestro territorio municipal se ubican 13 espacios protegidos, incluyendo un parque natural y varias sierras declaradas como ZEPA (Zona de Especial Protección para las Aves) y LIC (Lugar de Importancia Comunitaria, actualmente denominada ZEC: Zona Especial de Conservación). El 35% del término municipal de Lorca tiene algún tipo de protección ambiental (ZEPA, LIC/ZEC y parque natural), mientras que la protección territorial a nivel nacional es del 27%, y la media de los países de la UE es del 18%. En este sentido, el término municipal de Lorca duplica la media de extensión territorial protegida en términos porcentuales, en relación con el conjunto de los países de la Unión Europea.

Es necesario, por tanto, adoptar medidas a nivel local, requiriendo el apoyo de la Administración regional, con el objetivo de prevenir un gran incendio forestal en nuestro término municipal.

Por todo lo anteriormente expuesto, presentamos para su debate y aprobación los siguientes acuerdos:

1. Solicitar al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO) y a la Consejería de Medio Ambiente la flexibilización de la actividad agropecuaria, cinegética y silvícola en los territorios protegidos por ZEPA/LIC/ZEC, así como la simplificación de todos los trámites burocráticos destinados a solicitar las autorizaciones para actividades agropecuarias, cinegéticas y silvícolas en zonas protegidas.

2. Solicitar al Ministerio de Hacienda que, dado que Lorca es el municipio de España más amenazado por hipótesis de catástrofes de acuerdo con los riesgos naturales catalogados y registrados en materia de terremotos, inundaciones e incendios forestales, no compute en la regla de gasto los fondos destinados a personal e inversiones en prevención e intervención en emergencias y catástrofes dentro de los riesgos anteriormente citados. Asimismo, que se autorice que las inversiones en prevención y capacidades de intervención frente a emergencias y catástrofes puedan financiarse con el superávit presupuestario.

3. Solicitar a la Dirección General de Emergencias que, dentro del Plan INFOMUR, se habilite una partida presupuestaria anual para sufragar los gastos corrientes y de mantenimiento de las instalaciones de la Base Norte de Zarcilla de Ramos, así como la instalación de un terminal remoto del 112 que, ante un incendio u otra situación de emergencia, permita una adecuada gestión de recursos dentro del sistema de coordinación local y regional.

4. Comunicar los presentes acuerdos al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO), al Ministerio de Hacienda, a la Delegación del Gobierno en la Región de Murcia, a la Confederación Hidrográfica del Segura, a la Consejería de Presidencia, Portavocía, Acción Exterior y Emergencias, así como a la Consejería de Medio Ambiente, Universidades, Investigación y Mar Menor.”

Y las Comisiones, por mayoría con el voto afirmativo de los grupos municipales Popular y Vox y reserva de voto de los grupos municipales Socialista e Izquierda Unida-Verdes + Podemos + AV, acordaron informar favorablemente la moción del grupo municipal Vox y proponer al Excmo. Ayuntamiento Pleno la adopción de los acuerdos contenidos en la misma.”

En nombre del grupo municipal de Vox interviene D. José Martínez defendiendo la moción presentada y reiterando los argumentos contenidos en la misma.

El partido Socialista presenta la siguiente enmienda de sustitución:

” 1. Solicitar al Ministerio para la Transición Ecológica y a la Consejería de Medio Ambiente el desarrollo de planes de gestión activa en espacios protegidos, que permitan compatibilizar la conservación con actividades agropecuarias, cinegéticas y silvícolas sostenibles, mediante instrumentos de planificación participativa, simplificación administrativa y apoyo técnico a los actores locales.

2. Instar al Ministerio de Hacienda a revisar el tratamiento presupuestario de las inversiones en prevención de riesgos naturales, especialmente en municipios con alta vulnerabilidad como Lorca, permitiendo que los fondos destinados a emergencias y resiliencia territorial puedan ser considerados como inversión estratégica y, en su caso, financiados con remanentes de tesorería o superávit municipal.

3. Solicitar a la Dirección General de Emergencias la dotación estable de recursos humanos, materiales y tecnológicos para la Base Norte de Zarcilla de Ramos, incluyendo la instalación de un terminal remoto del 112, y su integración en el Plan INFOMUR como infraestructura estratégica de prevención y respuesta en zonas forestales de alta sensibilidad.

4. Instar a la Comunidad Autónoma a desarrollar los instrumentos previstos en la Estrategia Forestal Española 2050 y el Plan Forestal Español 2022-2032, mediante la elaboración de un Plan Forestal Municipal de Lorca, que incluya medidas de prevención, restauración ecológica, aprovechamiento sostenible de la biomasa y participación ciudadana.

5. Comunicar los presentes acuerdos al Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico (MITECO), al Ministerio de Hacienda, a la Delegación del Gobierno en la Región de Murcia, a la Confederación Hidrográfica del Segura, a la Consejería de presidencia, Portavocía, Acción

Exterior y Emergencias, así como a la Consejería de medio Ambiente, Universidades, Investigación y Mar Menor.”

Interviene el Sr. Martínez indicando que no acepta la enmienda presentada.

En nombre del grupo municipal Izquierda Unida-Verdes + Podemos + AV interviene D. Pedro Sosa quien recuerda al Sr. Martínez una moción que su grupo votó a favor presentada por Izquierda Unida y le pide coherencia situándose del lado de la defensa del patrimonio natural. Entiende que debería aceptar la enmienda presentada por el partido Socialista y concluye que como la moción está fuera del contexto de lo que se aprobará votará en contra.

En nombre del grupo municipal Socialista interviene D. Juan Carlos Segura quien explica que el partido Socialista reconoce la importancia de reforzar estas medidas, pero no pueden apoyar la moción en los términos en que se ha planteado pues se cuestiona el marco jurídico de la biodiversidad. Señala que la protección ambiental no estrangula la actividad agropecuaria, sino que la complementa. En su opinión es necesario eliminar burocracia y ven con buenos ojos el refuerzo de la base norte de Zarcilla de Ramos. Informa que el gobierno de España ya ha impulsado medidas concretas para la prevención de los incendios necesitando que las comunidades autónomas apliquen estos planes con seriedad.

En nombre del grupo municipal Popular interviene D. Antonio David Sánchez quien adelanta que el partido Popular votará a favor porque es urgente poner en marcha este plan.

Interviene de nuevo el Sr. Martínez quien explica que las cuestiones que se defienden en la moción de su grupo siempre son necesarias y pone como ejemplo el propietario que en su terreno tiene un número de pinos que se han secado, que quiere talar y utilizar los troncos como leña y sin embargo esta actuación que debería de ser sencilla esta sujeta a una gran burocracia condicionando los usos habituales en estas zonas boscosas.

A continuación, el Sr. Alcalde somete a votación ordinaria a mano alzada la aprobación del dictamen y practicada la misma dio el siguiente resultado:

Votos afirmativos: 14 (grupos municipales Popular y Vox).

Votos negativos: 1 (grupo municipal Izquierda Unida-Verdes + Podemos + AV).

Se abstienen: 9 (grupo municipal Socialista).

Y el Excmo. Ayuntamiento Pleno, por mayoría, adoptó los siguientes acuerdos:

1º.- Solicitar al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO) y a la Consejería de Medio Ambiente la flexibilización de la actividad agropecuaria, cinegética y silvícola en

los territorios protegidos por ZEPA/LIC/ZEC, así como la simplificación de todos los trámites burocráticos destinados a solicitar las autorizaciones para actividades agropecuarias, cinegéticas y silvícolas en zonas protegidas.

2º.- Solicitar al Ministerio de Hacienda que, dado que Lorca es el municipio de España más amenazado por hipótesis de catástrofes de acuerdo con los riesgos naturales catalogados y registrados en materia de terremotos, inundaciones e incendios forestales, no compute en la regla de gasto los fondos destinados a personal e inversiones en prevención e intervención en emergencias y catástrofes dentro de los riesgos anteriormente citados. Asimismo, que se autorice que las inversiones en prevención y capacidades de intervención frente a emergencias y catástrofes puedan financiarse con el superávit presupuestario.

3º.- Solicitar a la Dirección General de Emergencias que, dentro del Plan INFOMUR, se habilite una partida presupuestaria anual para sufragar los gastos corrientes y de mantenimiento de las instalaciones de la Base Norte de Zarcilla de Ramos, así como la instalación de un terminal remoto del 112 que, ante un incendio u otra situación de emergencia, permita una adecuada gestión de recursos dentro del sistema de coordinación local y regional.

4º.- Comunicar los presentes acuerdos al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO), al Ministerio de Hacienda, a la Delegación del Gobierno en la Región de Murcia, a la Confederación Hidrográfica del Segura, a la Consejería de Presidencia, Portavocía, Acción Exterior y Emergencias, así como a la Consejería de Medio Ambiente, Universidades, Investigación y Mar Menor.

En turno de explicación de voto interviene D. Juan Carlos Segura quien reconoce la necesidad de actuar contra los incendios forestales pero el problema no lo tienen ni la normativa europea ni los científicos.

XXI.- MOCIÓN DEL GRUPO MUNICIPAL VOX SOBRE REPROBACIÓN AL CONCEJAL PEDRO SOSA MARTÍNEZ, PORTAVOZ DEL GRUPO MUNICIPAL IZQUIERDA UNIDA EN EL AYUNTAMIENTO DE LORCA.

Conocido Dictamen de la Comisión de Presidencia, Administración Municipal y Servicios Generales conjunta con la de Seguridad Ciudadana y Control del Padrón, la de Gestión Económica y Especial de Cuentas, la de Descentralización, Desarrollo Rural, Agricultura, Ganadería y Lucha contra la Despoblación, la de Territorio, Infraestructuras y Calidad Urbana y la de Atención y Servicio Público al Ciudadano emitido el 24 de septiembre de 2025.

"Se da cuenta de una moción del grupo municipal Vox que dice lo siguiente:

"El Pleno de esta Corporación es el máximo órgano de representación democrática del municipio de Lorca, y como tal exige de todos sus miembros un comportamiento ejemplar, basado en el respeto institucional, la transparencia y la defensa del interés general. Los concejales, por el cargo que ostentan, no solo representan a sus votantes, sino al conjunto de la ciudadanía, por lo que están obligados a actuar con rectitud, responsabilidad y lealtad hacia la institución que integran.

Sin embargo, el concejal Pedro Sosa Martínez, portavoz del Grupo Municipal de Izquierda Unida, ha demostrado de manera reiterada actitudes y conductas que resultan incompatibles con los principios anteriormente señalados, habiendo traspasado en numerosas ocasiones los límites del legítimo debate político para incurrir en la descalificación personal, la difamación y el ataque directo a la honorabilidad de otros miembros de esta Corporación.

En primer lugar, el Sr. Sosa ha difundido acusaciones infundadas y falsas en relación con los estudios académicos y la vida personal de la Primera Teniente de Alcalde, Dña. María del Carmen Menduiña García, exponiéndola públicamente y causando un grave perjuicio a su honor y a su familia. Tales manifestaciones, carentes de fundamento alguno, constituyen un ataque inaceptable contra la dignidad de una representante pública, excediendo con creces los límites de la libertad de expresión y situándose en el terreno de la difamación y la injuria.

Estas difamaciones han obligado a la propia Sra. Menduiña a solicitar amparo ante el Defensor del Pueblo, como medida de protección frente a la campaña de descrédito personal a la que se ha visto sometida por parte del citado concejal. Asimismo, la propia Sra. Menduiña ha expresado públicamente su reprobación personal hacia el Sr. Sosa, manifestando que "quien humilla a una mujer es un cobarde, y quien maltrata a una mujer es un miserable", subrayando que este Ayuntamiento no debe plegarse ante este tipo de comportamientos, que socavan la dignidad de la mujer y la integridad de las instituciones democráticas.

En segundo lugar, conviene recordar que el Sr. Sosa ya fue amonestado por el Comité de Seguridad y Salud del Ayuntamiento de Lorca a raíz de comportamientos ofensivos y actitudes irrespetuosas hacia trabajadoras y concejales de esta institución, lo que refleja un patrón de conducta reiterado.

En tercer lugar, su comportamiento ha llegado a derivar en episodios de enfrentamiento directo y violento, como el ocurrido contra el concejal D. Francisco Morales, donde la tensión política fue sustituida por un ataque personal de gran gravedad. Estos hechos resultan incompatibles con el marco de convivencia y respeto que debe imperar en el Pleno Municipal, convirtiendo el espacio de debate en un escenario de hostilidad y crispación.

En cuarto lugar, existen serias dudas sobre la compatibilidad entre el ejercicio de su cargo público y sus intereses privados, siendo llamativo el contrato firmado por la empresa pública LIMUSA con un familiar directo que ha generado rentas aproximadas a los casi 60.000 euros por un bajo de 15 metros cuadrados. De confirmarse tales hechos, estaríamos ante una vulneración flagrante de los principios de imparcialidad, ética pública e incompatibilidad que rigen la función representativa.

En quinto lugar, debe añadirse que el Sr. Sosa ha convertido los plenos municipales en un espacio de luchas personales contra los concejales que no comparten su ideología o sus planteamientos políticos, llegando

incluso a realizar ataques directos y personales. Una conducta de este tipo no se corresponde con el mandato de representación de los lorquinos que ostenta y degrada la función pública que se le ha encomendado.

Por último, cabe señalar que, como consecuencia de estas actuaciones, el partido VOX ha iniciado los trámites para la interposición de una querrela contra distintas personas vinculadas a Izquierda Unida, entre ellas Rosa Roda, Javier Ruiz y el diputado José Luis Álvarez-Castellanos, por la campaña de presuntas difamaciones orquestada contra miembros de este Ayuntamiento.

Todos estos hechos, tomados en su conjunto, dibujan un comportamiento impropio de un representante público, que degrada la imagen de esta Corporación, atenta contra la convivencia democrática y vulnera los principios de respeto, ejemplaridad y servicio público que deben regir la acción de cualquier cargo electo.

Por todo lo anteriormente expuesto, presentamos para su debate y aprobación los siguientes acuerdos:

1. **Reprobar formalmente** al concejal Pedro Sosa Martínez, portavoz del Grupo Municipal de Izquierda Unida, por las conductas descritas en la exposición de motivos, constitutivas de ofensa, enfrentamiento violento, perjuicio al honor de otros representantes públicos y presunto aprovechamiento de su cargo en beneficio propio.

2. **Instar al concejal reprobado** a rectificar públicamente sus declaraciones vertidas contra la Primera Teniente de Alcalde, Dña. María del Carmen Menduiña García, y contra el resto de personas afectadas, advirtiéndole que, de no hacerlo, se mantendrán las acciones legales.

3. Dar traslado del presente acuerdo al propio interesado, al conjunto de los grupos municipales y al **Defensor del Pueblo**, en su condición de institución a la que ya se ha solicitado amparo frente a las conductas del Sr. Sosa."

Y las Comisiones, por mayoría con el voto afirmativo de los grupos municipales Popular y Vox, reserva de voto del grupo municipal Socialista y voto negativo del grupo municipal Izquierda Unida-Verdes + Podemos + AV, acordaron informar favorablemente la moción del grupo municipal Vox y proponer al Excmo. Ayuntamiento Pleno la adopción de los acuerdos contenidos en la misma."

En nombre del grupo municipal de Vox interviene D.^a María Carmen Menduiña defendiendo la moción presentada y reiterando los argumentos contenidos en la misma. Se dirige al Sr. Sosa y le espeta que ha estado reinando durante muchos años con impunidad y con esta moción se intenta aplacar esta situación. Según la Sra. Menduiña se trata de hechos graves y reiterados llevados a cabo por el Sr. Sosa, como por ejemplo, decirle a una concejal que se calle. El pleno del Ayuntamiento exige ejemplaridad y agradece el apoyo mostrado por los concejales del partido Popular y pide al partido Socialista que se posicione en contra del Sr. Sosa y del lado de las mujeres.

En nombre del grupo municipal Izquierda Unida-Verdes + Podemos + AV interviene D. Pedro Sosa. Expone que está presente en esta reunión el secretario del Consejo de administración de Limusa del que forma parte la Sra. Menduiña donde ya se dio debida cuenta de que no existía ninguna incompatibilidad respecto de la cuestión referida por la Sra. Menduiña en su

moción relativa al alquiler de un local propiedad de su madre. Seguidamente el Sr. Sosa relata la historia de su progenitora y señala que se encontraba en su perfecto derecho de suscribir un contrato de arrendamiento con Limusa el cual después de 30 años expiró en junio de este año. Según el argumento de la Sra. Menduiña 3 alcaldes habrían estado prevaricando. Entiende el Sr. Sosa que la Sra. Menduiña ha atacado a una persona que no se puede defender. Afirma que aquí no se viene a falsificar títulos y publicarlos en la pagina web ni tampoco a falsificar ningún currículum. Explica que hay un acuerdo de una sesión de la Junta de Gobierno Local presidida por la Sra. Menduiña relativo a una amonestación del Comité de Seguridad y Salud Laboral donde queda aclarado que no se trata de un acoso. Recuerda a los Sres. Concejales la conducta del padre del Sr. Morales contra los funcionarios de Cultura y asegura tener videos de esa situación. No permite a la Sra. Menduiña que le falte el respeto a su madre.

En nombre del grupo municipal Socialista interviene D.^a Isabel María Casaldueiro que manifiesta que es la situación más incomoda que ha vivido en el ámbito de la política. Ha intentado siempre que las cuestiones políticas no trasciendan a las personales asegurando que no estamos a la altura de las circunstancias por haber permitido este debate por lo que su grupo no participará en ninguno de ellos ya que estos asuntos trascienden el mandato de los vecinos.

En nombre del grupo municipal Popular interviene D. Ángel Meca quien recuerda que esta mañana se ha tenido la oportunidad de retirar estas mociones, pero sin embargo uno de los afectados se ha negado. Esta de acuerdo con la Sra. Casaldueiro y la postura de su grupo es contraria a la actitud adoptada por el Sr. Sosa contra la Sra. Menduiña y le reprocha al mismo que ha transgredido muchas líneas rojas con sus compañeros del grupo municipal Popular. También asegura que el Sr. Sosa avasalla a muchos funcionarios no entendiendo su cambio de comportamiento, por último, anuncia que apoyarán a la Sra. Menduiña.

Interviene de nuevo la Sra. Menduiña quien explica que no ha nombrado en ningún momento a la madre del Sr. Sosa, sino que se ha limitado a explicar la información contenida en la documentación facilitada por Limusa. Afirma que la cobardía y la misoginia que tiene el Sr. Sosa es lamentable en un concejal en este siglo y que cuando uno se equivoca tiene que pedir perdón. Aclara que cuando la Sra. Casaldueiro ha pedido antes de iniciarse la sesión plenaria la retirada de este asunto el Sr. Sosa se ha negado.

En nombre del grupo municipal Vox interviene D.^a María Teresa Ortega manifestando que el Sr. Sosa ha dicho la palabra "sucía" en varias ocasiones refiriéndose a la Sra. Menduiña.

A continuación, el Sr. Alcalde somete a votación ordinaria a mano alzada la aprobación del dictamen y practicada la misma dio el siguiente resultado:

Votos afirmativos: 14 (grupos municipales Popular y Vox).

Votos negativos: 10 (grupos municipales Socialista e Izquierda Unida-Verdes + Podemos + AV).

Se abstienen: 0.

Y el Excmo. Ayuntamiento Pleno, por mayoría, adoptó los siguientes acuerdos:

1º.- **Reprobar formalmente** al concejal Pedro Sosa Martínez, portavoz del Grupo Municipal de Izquierda Unida, por las conductas descritas en la exposición de motivos, constitutivas de ofensa, enfrentamiento violento, perjuicio al honor de otros representantes públicos y presunto aprovechamiento de su cargo en beneficio propio.

2º.- **Instar al concejal reprobado** a rectificar públicamente sus declaraciones vertidas contra la Primera Teniente de Alcalde, Dña. María del Carmen Menduiña García, y contra el resto de personas afectadas, advirtiéndole que, de no hacerlo, se mantendrán las acciones legales.

3º.- Dar traslado del presente acuerdo al propio interesado, al conjunto de los grupos municipales y al **Defensor del Pueblo**, en su condición de institución a la que ya se ha solicitado amparo frente a las conductas del Sr. Sosa.

En turno de explicación de voto interviene la Sra. Menduiña que se dirige a la portavoz del partido Socialista, Sra. Casalduero manifestándole que cuando alguien agrede a una mujer el PSOE ha estado en una posición sumisa a Izquierda Unida lo cual le parece vergonzoso.

En turno de explicación de voto interviene la Sra. Casalduero para poner de manifiesto que no va a entrar en el debate de una moción innecesaria ya que se trata de problemas personales que se traen al pleno y afirma que una señora de Vox no le va a dar lecciones de feminismo.

XXII.- MOCIÓN DEL GRUPO MUNICIPAL IZQUIERDA UNIDA-VERDES + PODEMOS + AV SOBRE RESPONSABILIDADES POLÍTICAS DE LA TENIENTE DE ALCALDE DE VOX POR PRETENDER ENGAÑAR A LOS LORQUINOS EN MATERIA DE CURRÍCULUM ACADÉMICO, CESE COMO MIEMBRO DEL GOBIERNO LOCAL Y DEPURACIÓN DE LA WEB OFICIAL DEL AYUNTAMIENTO CON ELIMINACIÓN DE FALSEDADES.

Conocido Dictamen de la Comisión de Presidencia, Administración Municipal y Servicios Generales conjunta con la de Seguridad Ciudadana y Control del Padrón, la de Gestión Económica y Especial de Cuentas, la de Descentralización, Desarrollo Rural, Agricultura, Ganadería y Lucha contra la Despoblación, la de Territorio, Infraestructuras y Calidad Urbana y la de Atención y Servicio Público al Ciudadano emitido el 24 de septiembre de 2025.

"Se da cuenta de una moción del grupo municipal Izquierda Unida-Verdes + Podemos + Av que dice lo siguiente:

"En los meses centrales de este verano de 2025 han sido muy sonadas, y con una más que evidente trascendencia pública y mediática en España, las dimisiones (voluntarias, sugeridas o forzadas) de distintos cargos públicos de diversas formaciones políticas y en diferentes ámbitos institucionales por haber mentido sobre sus currículums académicos. Esas dimisiones, en tanto que asunción de una responsabilidad política, marcan una pauta a seguir para cargos públicos implicados en supuestos de hecho idénticos o similares.

La concejal de VOX en el Ayuntamiento de Lorca, Teniente de Alcalde y miembro de la Junta de Gobierno Local de Lorca, la Sra. Menduiña García Carmen, parece haber falseado el currículum que aportó para su inclusión a la web oficial del Ayuntamiento de Lorca. Así, en el perfil público que la citada web, la Teniente de Alcalde citada aparece como "Diplomada en Geografía e Historia" por la Universidad de Murcia, cuando ese título no existe, ni ha existido nunca en las universidades españolas, como ya ha quedado más que aclarado.

Pese a que en los debates políticos sobre este asunto se ha repetido muchas veces, creemos oportuno traerlo ahora a colación aquí. Para ser concejal no se requiere ningún título académico, pero sí hay un límite ético insoslayable que es de la "la verdad" sobre lo que cada cual comunica sobre sí mismo.

Y esta falsedad comunicada, que ha trascendido más allá de nuestro municipio al aparecer en informativos y titulares de medios de comunicación de alcance nacional, no sólo mancha en nuestra opinión el buen nombre de Lorca, sino que más allá de los idearios políticos de cada cual también contamina el nombre de su institución municipal, del gobierno de la misma; y, lo que es peor todavía, traslada a nuestros jóvenes lorquinos un mensaje nocivo y muy poco edificante sobre la clase política en su conjunto.

Estamos ante una falsedad que sólo tiene como salida digna una dimisión, que es el camino andado por algunas y algunos. Pero a veces ocurre que los límites éticos de los propios afectados para sí mismos, o de sus partidos para sus cargos, son más laxos y relajados que los que fija la mayoría o que los que marca el sentido común. En ese caso, y después de dos meses de haber advertido esta circunstancia, creemos que lo que procede es el cese inmediato en sus cargos y funciones como miembro de la Junta de Gobierno Local por parte de quien tiene atribuida esa función.

En virtud del artículo 21.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, al Alcalde corresponde el nombramiento de los Tenientes de Alcalde. El artículo 23 de la misma Ley dispone que los concejales que conforman la Junta de Gobierno Local "son nombrados y separados libremente por el Alcalde, dando cuenta al Pleno" Así pues, y en virtud de los antecedentes fácticos y de los fundamentos jurídicos reseñados, de este Pleno solicito la aprobación de los siguientes **ACUERDOS:**

- 1.- Se insta al Alcalde de Lorca a que proceda de manera inmediata a separar de la Junta de Gobierno Local a la Teniente de Alcalde Menduiña García Carmen.**
- 2.- Se insta al Alcalde de Lorca a que de manera inmediata dé las órdenes precisas para reponer la verdad en la web oficial del Ayuntamiento de Lorca, eliminando la referencias falsa sobre la posesión por parte de la concejal precitada del título universitario inexistente de "Diplomada en Geografía e Historia" que obra en el perfil biográfico de la misma."**

Y las Comisiones, por mayoría con el voto afirmativo del grupo municipal Izquierda Unida-Verdes + Podemos + AV, reserva de voto del grupo municipal Socialista y voto negativo del grupo municipal Popular y Vox, acordaron informar desfavorablemente la moción del grupo municipal Izquierda Unida-Verdes + Podemos + AV y proponer al Excmo. Ayuntamiento Pleno la adopción de los acuerdos contenidos en la misma."

En nombre del grupo municipal Izquierda Unida-Verdes + Podemos + AV interviene D. Pedro Sosa defendiendo la moción presentada y reiterando los argumentos contenidos en la misma. Recuerda el caso del comisionado del gobierno de la Dana que ha estado a punto de perder la vida y le pide a la Sra. Menduiña que dimita o en su caso que la cesen. Espera que los certificados mostrados por la Sra. Menduiña en las Comisiones no los haya falsificado o que esté metiendo a las monjitas en este asunto para que digan que dio clases en ese colegio.

En nombre del grupo municipal de Vox interviene D.^a María Carmen Menduiña que responde al Sr. Sosa que ya le quitó un concejal y que le va a quitar otro. En su opinión esto no es una moción porque no contiene una propuesta seria y constructiva, sino que se trata de un panfleto lleno de cobardía en contra de una mujer. Asegura que son muchos los años de impunidad en los que se le ha permitido al Sr. Sosa hacer lo que quiera y algunas mujeres de este pleno agachan la cabeza. Explica que no solamente tiene la diplomatura de Geografía e Historia, sino que además superó 3 asignaturas del 4º curso de dicha carrera. Le pide al Sr. Sosa que no haga mas el ridículo y que se marche pues no aporta mas que odio y confrontación. Continúa manifestando que no ha arrastrado a ningún compañero como si ha hecho el Sr. Sosa con ella porque en su casa le han enseñado educación y respeto. Señala que el Sr. Sosa bajo 4 marcas políticas ha obtenido un único concejal y sin embargo Vox, con una sola marca tiene 4 concejales.

En nombre del grupo municipal Popular interviene D. Ángel Meca quien asegura que esto se podía haber evitado y le dice al Sr. Sosa que no entiende donde quiere llegar porque la Sra. Menduiña tiene la diplomatura y lo ha demostrado.

El Sr. Sosa se dirige al Sr. Alcalde y le dice que se degrada permitiendo a la Sra. Menduiña sus excesos e insultos. Muestra dos títulos oficiales universitarios a modo de ejemplo e insiste en que esta no tiene el título y procede a dar lectura de la respuesta que ha dado la Universidad de Murcia al respecto: "Según la documentación académica histórica de la Universidad de Murcia la formación superior en el ámbito de Geografía e Historia siempre se ha impartido en formato de Licenciatura de 5 años y desde 2009 como Grados de 4 años, pero nunca como una Diplomatura corta de 3 años. Hasta principios de los 90 la titulación correspondiente era la Licenciatura en Filosofía y Letras sección Geografía e Historia. Posteriormente esta fue sustituida por licenciaturas específicas de Historia, Geografía e Historia del Arte autorizadas oficialmente mediante el RD. 1050/1992. En todos los casos se trataba de estudios de ciclo largo con el título final de Licenciado, no de Diplomado". En cualquier caso esa titulación no figura en los registros del ministerio y la Sra. Menduiña ha sobrepasado los límites faltando el respeto a los ciudadanos. Exige con esta moción que se retire de la página web un título del que carece y le dice a la Sra. Menduiña que es una mentirosa compulsiva y le pide al Sr. Alcalde que no se degrade mas y que no permita la publicación de esa información en la web municipal.

El Sr. Alcalde responde que la Sra. Menduiña ha dispuesto del mismo tiempo que el resto de compañeros e invita al Sr. Sosa que revise sus

intervenciones en este pleno, y lo que escribe en las redes sociales y luego proceda a dar una definición de insulto. Asegura el Sr. Alcalde que el Sr. Sosa está irreconocible dada la persecución que ha emprendido contra la Sra. Menduiña así como contra otros compañeros del pleno y esto no es de recibo. El Sr. Alcalde concluye afirmando que la Sra. Menduiña no ha mentido y lo ha demostrado y que además la apoya porque realiza un buen trabajo.

A continuación, el Sr. Alcalde somete a votación ordinaria a mano alzada la aprobación del dictamen y practicada la misma dio el siguiente resultado:

Votos afirmativos: 1 (grupo municipal Izquierda Unida-Verdes + Podemos + AV).

Votos negativos: 23 (grupos municipales Popular, Socialista y Vox).

Se abstienen: 0.

Y el Excmo. Ayuntamiento Pleno, por mayoría, rechazó la moción del grupo municipal Izquierda Unida-Verdes + Podemos + AV sobre responsabilidades políticas de la Teniente de Alcalde de Vox por pretender engañar a los lorquinos en materia de currículum académico, cese como miembro del Gobierno Local y depuración de la web oficial del Ayuntamiento con eliminación de falsedades.

En turno de explicación de voto la Sra. Menduiña informa que en el certificado está el código de verificación electrónica.

En este momento se ausenta de la sesión D. José Ángel Ponce.

XXIII.- MOCIÓN DEL GRUPO MUNICIPAL IZQUIERDA UNIDA-VERDES + PODEMOS + AV SOBRE LA INTOLERABLE CONTAMINACIÓN DEL RÍO VÉLEZ Y DE LAS AGUAS DEL PANTANO POR VERTIDOS DE AGUAS RESIDUALES URBANAS SIN DEPURAR.

Conocido Dictamen de la Comisión de Presidencia, Administración Municipal y Servicios Generales conjunta con la de Seguridad Ciudadana y Control del Padrón, la de Gestión Económica y Especial de Cuentas, la de Descentralización, Desarrollo Rural, Agricultura, Ganadería y Lucha contra la Despoblación, la de Territorio, Infraestructuras y Calidad Urbana y la de Atención y Servicio Público al Ciudadano emitido el 24 de septiembre de 2025.

"Se da cuenta de una moción del grupo municipal Izquierda Unida-Verdes + Podemos + Av que dice lo siguiente:

"El desastre ecológico y sanitario que suponen 13 años arrojando a una rambla, conectada con el río Vélez y el Pantano de Puentes, las aguas fecales sin depurar de los casi 7000 habitantes del municipio almeriense de Vélez Rubio deberían haber propiciado una reacción contundente de todas las administraciones y organismos implicados y compelidos en este desastre. No

ha sido así. Y sólo nos salvan de esa ignominiosa indiferencia las denuncias de algún colectivo vecinal de La Parroquia, las voces no encauzadas y dispersas de vecinos de Vélez Rubio, las de los grupos de defensa del medio ambiente de Murcia y Andalucía y las de Izquierda Unida. Siempre somos los mismos.

En efecto, este verano conocíamos por los medios de comunicación nacionales la reciente sentencia de un juzgado de lo penal de Almería que absuelve al Alcalde de Vélez Rubio y a su concejal de medio ambiente de un delito ecológico por el que la fiscalía almeriense le reclamaba tres años de prisión. Un procedimiento penal que se inició tras las denuncias formuladas hace ya algunos años por la propia IU de Lorca y por organizaciones de defensa del medio ambiente, que de nuestra región fueron derivadas por la fiscalía hacia los juzgados de Almería.

Conviene recordar los antecedentes del problema hasta llevarnos a la situación actual. Este desastre se generó con ocasión de la conocida riada de San Wenceslao, que no sólo causó importantes daños en Lorca, sino también en ese municipio almeriense limítrofe con el nuestro. Aquel episodio de lluvias intensas con sus crecidas de septiembre de 2012, ahora se cumplen 13 años del mismo, destrozó la red de tuberías soterradas que a través de la denominada rambla de Chirivel llevaban el agua fecal de esos 7000 habitantes de Vélez Rubio a una estación depuradora ubicada en un paraje (el Espadín) muy próximo a las rayas del mapa que separan Andalucía, Almería y Vélez Rubio de la Región de Murcia y de Lorca.

Este pasado mes de agosto tuvimos ocasión de recorrer esa rambla, desde el punto en el que brota el agua residual hasta la depuradora abandonada y posteriormente hasta el encuentro de la rambla con el río Vélez al que vierte sus aguas, ya casi en el límite de las dos provincias. Allí son visibles aún los trozos de tubería rotos, mezclados con las aguas negras, los residuos orgánicos, los condones y los kilos de celulosa y toallitas de 13 años vertiendo las aguas fecales a una rambla y a un río que forman parte de la demarcación hidrográfica del Segura.

No nos consta que el Ayuntamiento de Lorca haya reaccionado frente a la sentencia, recurriéndola en su caso, ni tampoco que se haya exigido por ninguna otra vía al ayuntamiento vecino de Vélez Rubio, gobernado por un alcalde del PP, que deje de mandarnos la mierda de sus vecinos a Lorca, a nuestro río Vélez y a nuestro Pantano de Puentes.

Creemos que todas las administraciones y organismos implicados (los dos ayuntamientos, los dos gobiernos autonómicos, el gobierno de España del que depende la Confederación Hidrográfica del Segura, y hasta la comunidad de regantes de Lorca que es quien aprovecha las aguas represadas en Puentes) tienen el deber de pronunciarse sobre la sentencia absolutoria y sobre la persistencia de un atentado continuado de trece años al medio ambiente y a la salud pública.

No entendemos que la Confederación Hidrográfica del Segura (CHS) se esté limitando a inflar a multas al Ayuntamiento de Vélez Rubio, que ni siquiera sabemos si se han pagado al suspenderse los procedimientos administrativos sancionadores frente a la prevalencia del procedimiento penal, pero no se exija la corrección inmediata del problema que pasa por dotar al municipio de una estación depuradora de aguas residuales dimensionada los habitantes del vecino pueblo almeriense.

Y siendo ese el estado de la cuestión creemos inaplazable que el Ayuntamiento de Lorca adopte las decisiones oportunas para la resolución satisfactoria de este desastre ecológico y sanitario, mediante las

iniciativas dirigidas a las distintas instituciones compelidas, informándoles y requiriendo de ellas las actuaciones necesarias. Para ello solicitamos la aprobación de los siguientes **ACUERDOS**:

1.- El Ayuntamiento de Lorca se dirigirá al vecino Ayuntamiento de Vélez Rubio y a los organismos pertinentes de la Junta de Andalucía exigiendo de ellos que se materialicen y ejecuten de inmediato las infraestructuras de saneamiento y depuración de las aguas residuales urbanas de Vélez Rubio, y se paralice el vertido de aguas residuales a la rambla de Chirivel y al río Vélez. Del mismo modo se exigirá de esas instituciones que se proceda a la descontaminación de los cauces contaminados (Rambla de Chirivel, río Vélez y Pantano de Puentes) de la demarcación hidrográfica del río Segura.

2.- El Ayuntamiento de Lorca se dirigirá a la Ministra de Transición Ecológica, Sara Aagesen, y a la Confederación Hidrográfica del Segura, pidiendo explicaciones sobre las acciones emprendidas por ambas instituciones (más allá de las sanciones pecuniarias) para salvaguardar (o para exigir la salvaguarda de) la calidad ecológica y sanitaria de los cauces afectados desde la riada de San Wenceslao a la actualidad, y exigiendo de ellas que velen por la ejecución inmediata de aquellas infraestructuras precisas para la solución del problema."

Y las Comisiones, por mayoría con el voto afirmativo del grupo municipal Izquierda Unida-Verdes + Podemos + AV y reserva de voto de los grupos municipales Popular, Socialista y Vox, acordaron informar favorablemente la moción del grupo municipal Izquierda Unida-Verdes + Podemos + AV y proponer al Excmo. Ayuntamiento Pleno la adopción de los acuerdos contenidos en la misma."

En nombre del grupo municipal Izquierda Unida-Verdes + Podemos + AV interviene D. Pedro Sosa defendiendo la moción presentada y reiterando los argumentos contenidos en la misma. Expone el Sr. Sosa que todos los desechos de la depuradora de Vélez Rubio acaban en el pantano de Puentes y luego esa agua se utiliza para la agricultura y la ganadería. Recuerda que fue su compañera D.^a Gloria Martín quien interpuso una denuncia ante la Fiscalía por este asunto y posteriormente el alcalde de Vélez Rubio fue absuelto.

En nombre del grupo municipal Socialista interviene D. Juan Carlos Segura quien manifiesta el total compromiso de su grupo con la salud pública y el medio ambiente. Explica que la riada del año 2012 dejó sin servicio la depuradora de Vélez Rubio y el ayuntamiento pidió ayuda a la Junta de Andalucía sin que se haya obtenido repuesta hasta el momento. Anuncia que su grupo votará a favor de este punto.

En nombre del grupo municipal Popular interviene D. Ángel Meca quien explica que la depuradora de Vélez Rubio ya se encontraba en mal estado con anterioridad al año 2012 y que la Junta de Andalucía no hizo nada. Continúa explicando que con el cambio de gobierno en Andalucía en el año 2019 se iniciaron los trámites para la construcción de una nueva depuradora. Dicha instalación se encuentra en fase de licitación por un importe de 10 millones

€ y las obras se iniciarán el próximo mes de marzo. Según el Sr. Meca el municipio de Chirivel también vierte sus aguas en ese lugar y sin embargo como el ayuntamiento es de izquierdas el Sr. Sosa no ha dicho nada. Afirma que la ministra es conocedora de esta situación porque la Confederación ha multado al ayuntamiento de Vélez Rubio. Informa que en el año 2022 el y la Sra. García se reunieron con el alcalde de Vélez Rubio para interesarse por este asunto.

Interviene de nuevo el Sr. Sosa que responde que han preguntado por este asunto a la Sra. Ministra y que desde hace 13 años no se ha hecho nada teniendo el ayuntamiento competencias en este asunto. Insiste en que con esa agua se está regando y dando de beber a los cerdos.

A continuación, el Sr. Alcalde somete a votación ordinaria a mano alzada la aprobación del dictamen y practicada la misma dio el siguiente resultado:

Votos afirmativos: 9 (grupos municipales Socialista e Izquierda Unida-Verdes + Podemos + AV).

Votos negativos: 14 (grupos municipales Popular y Vox).

Se abstienen: 0.

Y el Excmo. Ayuntamiento Pleno, por mayoría, rechazó la moción del grupo municipal Izquierda Unida-Verdes + Podemos + AV sobre la intolerable contaminación del río Vélez y de las aguas del pantano por vertidos de aguas residuales urbanas sin depurar.

En este momento se incorpora a la sesión D. José Ángel Ponce.

XXIV.- MOCIÓN CONJUNTA DE LOS GRUPOS MUNICIPALES IZQUIERDA UNIDA-VERDES + PODEMOS + AV Y SOCIALISTA SOBRE LORCA Y EL GENOCIDIO EN GAZA.

Conocido Dictamen de la Comisión de Presidencia, Administración Municipal y Servicios Generales conjunta con la de Seguridad Ciudadana y Control del Padrón, la de Gestión Económica y Especial de Cuentas, la de Descentralización, Desarrollo Rural, Agricultura, Ganadería y Lucha contra la Despoblación, la de Territorio, Infraestructuras y Calidad Urbana y la de Atención y Servicio Público al Ciudadano emitido el 24 de septiembre de 2025.

"Se da cuenta de una moción conjunta de los grupos municipales Izquierda Unida-Verdes + Podemos + Av y Socialista que dice lo siguiente:

"Al tiempo de redactar esta moción y de buscar razones, cifras y argumentos en los que apoyarla, los medios televisivos ofrecen imágenes en directo de tanques israelíes invadiendo Ciudad de Gaza, y mientras caen como si fuesen de papel edificios enteros, la población que puede hacerlo, la que aún tiene fuerzas para ello y la que no ha optado abiertamente por la muerte antes que enfrentarse a otro desplazamiento forzado, huye hacia ninguna parte.

Bombardean viviendas, escuelas, infraestructuras, tiendas de campaña llenas de personas ya desplazadas y reasentadas varias veces, y hasta tiran al suelo, asesinando a nunca sabremos cuántas personas, el último y único hospital pediátrico que existía en la franja de Gaza.

Ataques deliberados frente a población exhausta, enferma, sin médicos, ni medicamentos y hambrienta. Es el trabajo previo, hecho de escombros y de trozos de carne de niño, para hacer de Gaza ese gran solar que, en las espantosas palabras de ese ultraderechista, sinvergüenza, asesino y siniestro Ministro de Finanzas del país genocida, un tal **Bezalel Smotrich**, es "una mina de oro inmobiliaria" que ya se reparten las dos principales ultraderechas que sustentan esta atrocidad. La de Israel y la de EEUU. Las otras, incluida la que sufrimos en España, hasta donde sabemos, sólo están para hacerles palmas.

Cada día que pasa, las noticias y las imágenes que nos llegan de aquel trozo de mundo superan en horror, indecencia y espanto a las anteriores. Medios de comunicación internacionales daban a conocer las declaraciones de la relatora especial de la ONU para los Territorios Palestinos Ocupados, **Francesca Albanese**, afirmando que el número de muertos en Gaza podría ser 10 veces superior a las estimaciones, cifrando en al menos 680.000 los fallecidos frente a los casi 65.000 documentados por las autoridades gazatíes en el momento de redactar esta iniciativa, un 75 por ciento de ellos mujeres y niños. Una relatora que aseguraba que "La Historia **recordará el genocidio en Gaza; un genocidio** que se incita abiertamente, se niega cínicamente y se apoya implacablemente: se arma y se utiliza como arma, mientras que quienes se oponen son silenciados, maltratados, criminalizados y difamados".

Porque de eso hablamos, de un **GENOCIDIO**. Algunos lo tenemos claro desde hace mucho tiempo. Otros han necesitado algunas decenas de miles de muertos. Y, para desgracia del mundo, habrá quien nunca lo reconozca como tal, y siga realizando piruetas, contorsiones y cabriolas semánticas de toda índole, cuando, también lo hemos conocido recientemente, la Comisión de Investigación Independiente en el Territorio Palestino Ocupado puesta en marcha por la ONU, y presidida por la jurista sudafricana **Navi Pillay**, ha concluido que Israel ha cometido genocidio en Gaza, y que altos mandatarios israelíes, incluyendo el primer ministro **Benjamín Netanyahu**, ha incitado estos actos.

La Convención Contra el Genocidio de 1948, de la que es parte el Estado de Israel, fue adoptada precisamente tras el Holocausto y las políticas de "solución final" de la Alemania Nazi de la que fue víctima el pueblo judío. Esa Convención define el genocidio como un crimen cometido "con la intención de destruir, en todo o en parte, a un grupo nacional, étnico, racial o religioso como tal". Para que el crimen pueda calificarse como genocidio, deben haberse cometido al menos una de cuatro acciones, y la comisión estima que en el caso de Gaza se han cometido cuatro: **asesinato; causar graves daños corporales o mentales; infligir deliberadamente condiciones de vida calculadas para provocar la destrucción de los palestinos en todo o en parte; e imponer medidas para prevenir los nacimientos** (tales como la destrucción de una clínica de fertilidad el pasado año 2024 o el reciente bombardeo de un hospital pediátrico, posterior ya a la redacción y proyección pública del informe), hasta el punto de que la Corte Internacional de Justicia (CIJ) ha confirmado que los derechos del pueblo palestino a no ser víctima de genocidio son

"plausibles", y el Tribunal Penal Internacional (TPI) ha emitido órdenes de detención contra **Netanyahu** y su exministro de Defensa, **Yoav Gallant**, acusándolos de crímenes de guerra y contra la humanidad.

En fin.

Al asedio israelí a Ciudad de Gaza, que alcanzó niveles de barbarie sin precedentes en los meses previos a la invasión militar y que ha ocasionado entre la población palestina una hambruna histórica, declarada así oficialmente por la ONU este pasado agosto de 2025 (la primera vez que se reconoce fuera de África) con cerca de 700.000 personas viviendo en condiciones catastróficas de inseguridad alimentaria, la mitad de ellas niños y niñas menores de 15 años.

A la instrumentalización de la ayuda humanitaria como arma de control, desplegando mercenarios estadounidenses, conocidos como la Gaza Humanitarian Foundation, que someten a la población a los denominados "Juegos del hambre", disparando y asesinando a quienes esperan su ración en las llamadas "colas del hambre".

A la evidente estrategia de exterminio sistemático de la población, acompañada de la destrucción de infraestructuras, hospitales y escuelas, dejando a la población completamente indefensa.

A los ataques de piratería que sufren las denominadas "flotillas de la libertad" mediante las que se quiere encauzar una parte esencial de la ayuda humanitaria y la solidaridad internacional hacia Palestina.

A la indecente intensificación de los asentamientos ilegales en Cisjordania, dividiendo el territorio y destruyendo cualquier posibilidad de un Estado palestino viable, que violan la Carta de Naciones Unidas, los Convenios de Ginebra y múltiples resoluciones del Consejo de Seguridad.

A todo ello, si es que parece poco, puede este Pleno y sus miembros incorporar entre los preámbulos de esta moción todo el horror y toda la muerte que el Estado Genocida de Israel habrá causado entre el momento de dictaminar la inclusión de esta moción en el orden del día de este pleno municipal ordinario de septiembre de 2025 y la efectiva celebración del mismo.

Es decisión de cada uno de los concejales de este Pleno colocarse del lado de la legalidad internacional, la justicia y los derechos humanos, o del lado de la matanza, la vileza y el genocidio contra el pueblo palestino. La historia juzgará a quienes pudiendo ponerse del lado de quienes exigimos detener la barbarie, eligieron mirar hacia otro lado.

Les dejo dos pequeñas citas que son dos grandes sentencias. Ojalá ayuden y orienten hacia el lado correcto de la historia a todos los concejales de Lorca. Una es del Talmud y la otra un proverbio palestino.

"Quien salva una vida, salva al mundo entero". Por "La lista de Schindler" conocimos hace años esa cita del Talmud grabada en el anillo de oro que Itzhak Stern (interpretado por Ben Kingsley) entrega al final de la película a Oskar Schindler (interpretado por Liam Neeson).

"Hay cuatro cosas que no vuelven: la flecha arrojada, la palabra ya dicha, la oportunidad desperdiciada y la vida pasada", dice un conocido proverbio árabe.

Espero que los tengan en cuenta cuando voten los siguientes **ACUERDOS:**

1.- El Ayuntamiento de Lorca, frente a las atrocidades que el Estado genocida de Israel está cometiendo contra el pueblo palestino, manifiesta formalmente y en nombre del pueblo de Lorca al que representa democráticamente el rechazo sin matices al genocidio del que está siendo víctima el pueblo palestino y el reconocimiento pleno del derecho del mismo a su tierra, a su libertad y a su soberanía.

2- El Ayuntamiento de Lorca comunicará al Gobierno de España su apoyo para que, de manera inmediata, rompa relaciones con el Estado genocida de Israel y expulse a la misión diplomática, para que prohíba cualquier comercio de armas o material militar con ese Estado, y para que impulse (y contribuya) en todos los organismos y foros internacionales de los que es parte todas las iniciativas tendentes a parar el genocidio y a lograr la sanción y el castigo internacional del Estado de Israel, incluyendo órdenes de detención contra Netanyahu y otros responsables del genocidio."

Y las Comisiones, por mayoría con el voto afirmativo de los grupos municipales Socialista e Izquierda Unida-Verdes + Podemos + AV y reserva de voto de los grupos municipales Popular y Vox, acordaron informar favorablemente la moción conjunta de los grupos municipales Izquierda Unida-Verdes + Podemos + AV y Socialista y proponer al Excmo. Ayuntamiento Pleno la adopción de los acuerdos contenidos en la misma."

En nombre del grupo municipal Izquierda Unida-Verdes + Podemos + AV interviene D. Pedro Sosa y en nombre del grupo municipal Socialista interviene D.^a Isabel María Casaldueiro defendiendo la moción conjunta presentada y reiterando los argumentos contenidos en la misma.

En nombre del grupo municipal de Vox interviene D.^a María Teresa Ortega que pregunta por qué no se preocupan por la desnutrición o la mortalidad en Venezuela y entiende que son muy selectivos con los derechos que defienden. Continúa declarando que en la moción no se nombra a un grupo terrorista que violó a mujeres y no exigen la liberación de los rehenes, solo la Sra. Casaldueiro lo dice de pasada. Explica que su grupo votará que no por la doble moral de la izquierda, pues nada dicen de los miles de cristianos asesinados en los últimos meses.

En nombre del grupo municipal Popular interviene D.^a Belén Díaz quien afirma que según la izquierda no estamos aquí para hablar de cuestiones nacionales y sin embargo parece que sí de asuntos internacionales. Nadie duda de rechazar lo que está pasando en Gaza pero la izquierda hace un relato simplista de un asunto muy complejo. Poco o nada puede hacer el pleno del ayuntamiento por los gazatíes y poco le importa a Pedro Sánchez lo que está pasando en Gaza, un hombre que abandonó al pueblo saharauí a su suerte. En

las manifestaciones de la izquierda han desaparecido las banderas del Sahara que han sido sustituidas por las de Palestina. Tampoco denuncian lo que esta ocurriendo en Cuba y entienden que esta moción es un intento de manipulación, una cortina de humo para tapar los casos de corrupción de Pedro Sánchez y además pactan con los herederos de Eta.

Interviene de nuevo el Sr. Sosa quien responde que si se considera experto en Derechos humanos y recuerda que hay niños en Gaza que están muriendo. Afirma estar en contra de todo tipo de terrorismo y pide al partido Popular que adopte la misma posición que alguno de sus presidentes autonómicos.

Interviene de nuevo la Sra. Casaldueiro quien esperaba que el partido Popular adoptara su argumentario bueno en este asunto y en opinión de su grupo no es una guerra sino un genocidio. Condena nuevamente el terrorismo de Hamas y reproduce en un dispositivo electrónico un video sobre la guerra en Gaza y afirma que se trata de un genocidio injusto.

A continuación, el Sr. Alcalde somete a votación ordinaria a mano alzada la aprobación del dictamen y practicada la misma dio el siguiente resultado:

Votos afirmativos: 10 (grupos municipales Socialista e Izquierda Unida-Verdes + Podemos + AV).

Votos negativos: 14 (grupos municipales Popular y Vox).

Se abstienen: 0.

Y el Excmo. Ayuntamiento Pleno, por mayoría, rechazó la moción conjunta de los grupos municipales Izquierda Unida-Verdes + Podemos + AV y Socialista sobre Lorca y el genocidio en Gaza.

En turno de explicación de voto interviene la Sra. Ortega quien insiste en la doble moral de la izquierda.

En turno de explicación de voto interviene la Sra. Díaz quien afirma que ni el pueblo israelí es Netanyahu ni los palestinos son Hamas. Tristeza por todos los niños y al Sr. Sosa le dice que no tiene coherencia.

En turno de explicación de voto interviene la Sra. Casaldueiro quien señala que se trata de una moción de justicia.

Interviene el Sr. Alcalde informando que se han presentado 3 mociones de urgencia.

Antes de debatir sobre el asunto se sometió a votación la declaración de urgencia de la moción sobre nombramiento de representante de la corporación en órganos colegiados siendo aprobada por unanimidad de todos los Grupos.

Y el Excmo. Ayuntamiento Pleno declaró de urgencia la moción presentada.

MOCIÓN DE LA ALCALDÍA SOBRE NOMBRAMIENTO DE REPRESENTANTE DE LA CORPORACIÓN EN ÓRGANOS COLEGIADOS.

Se da cuenta de una moción de la Alcaldía que dice lo siguiente:

"En virtud del escrito presentado por el Portavoz del Grupo Municipal Socialista en el Ayuntamiento de Lorca, D.^a Isabel María Casaldueiro Jódar, con número de registro de entrada 202599900029193 Exp. 2025/REGHAB-8168 de fecha 03/09/2025, en el cual presenta renuncia de D.^a Irene Jódar Pérez del cargo como miembro de la Junta General de la empresa mixta Aguas de Lorca; y al objeto de dar cumplimiento al artículo 38 del Real Decreto 2568/1.986, de 28 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de la Entidades Locales, considerando el acuerdo de pleno de 30 de junio de 2023 se hace necesario proceder a la modificación de la designación de representantes de la Corporación en Órganos Colegiados. En base a lo anterior, tengo el honor de proponer al Excmo. Ayuntamiento Pleno la adopción de los siguientes acuerdos:

1º.- Modificar el acuerdo de Pleno 30 de junio de 2023 y en consecuencia designar a D.^a María de los Ángeles Mazuecos Moreno, como representante del Grupo Municipal Socialista en la Junta General de Aguas de Lorca, en sustitución de D.^a Irene Jódar Pérez. Quedando formada como a continuación se indica:

Junta General de Aguas de Lorca S.A.:

- D. Fulgencio Gil Jódar
- D. Ángel Ramón Meca Ruzafa
- D.^a María Belén Pérez Martínez
- D.^a María Hernández Benítez
- D. Antonio David Sánchez Alcaraz
- D. Juan Carlos Segura Ruiz
- D. Isidro Abellán Chicano
- D. José Luis Ruiz Guillén
- D.^a María de los Ángeles Mazuecos Moreno
- D.^a María del Carmen Menduiña García
- D. José Martínez García
- D.^a María Castillo Castro
- D. Pedro Sosa Martínez"

A continuación, el Sr. Alcalde somete a votación ordinaria a mano alzada la aprobación de la moción.

Y el Excmo. Ayuntamiento Pleno, por unanimidad, adoptó el siguiente acuerdo:

1º.- Modificar el acuerdo de Pleno 30 de junio de 2023 y en consecuencia designar a D.^a María de los Ángeles Mazuecos Moreno, como representante del Grupo Municipal Socialista en la Junta General de Aguas de Lorca, en sustitución de D.^a Irene Jódar Pérez. Quedando formada como a continuación se indica:

Junta General de Aguas de Lorca S.A.:

- D. Fulgencio Gil Jódar
- D. Ángel Ramón Meca Ruzafa

- D.^a María Belén Pérez Martínez
- D.^a María Hernández Benítez
- D. Antonio David Sánchez Alcaraz
- D. Juan Carlos Segura Ruiz
- D. Isidro Abellán Chicano
- D. José Luis Ruiz Guillén
- D.^a María de los Ángeles Mazuecos Moreno
- D.^a María del Carmen Menduiña García
- D. José Martínez García
- D.^a María Castillo Castro
- D. Pedro Sosa Martínez

Antes de debatir sobre el asunto se sometió a votación la declaración de urgencia de la moción sobre composición de las comisiones informativas permanentes siendo aprobada por unanimidad de todos los Grupos.

Y el Excmo. Ayuntamiento Pleno declaró de urgencia la moción presentada.

MOCIÓN DE LA ALCALDÍA SOBRE COMPOSICIÓN DE LAS COMISIONES INFORMATIVAS PERMANENTES

Se da cuenta de una moción de la Alcaldía que dice lo siguiente:

"Habiéndose recibido escrito de la Portavoz del grupo municipal Socialista designando a los miembros de su grupo político que van a formar parte de las Comisiones Informativas Permanentes.

Y teniendo en cuenta que en sesión plenaria de fecha 30 de junio de 2023, fue aprobada la creación de las Comisiones Informativas Permanentes que son las siguientes:

a).- Comisión de Presidencia, Administración Municipal y Servicios Generales.

b).- Comisión de Seguridad Ciudadana y Control del Padrón.

c).- Comisión de Gestión económica y Especial de Cuentas.

d).- Comisión de Descentralización, Desarrollo Rural, Agricultura, Ganadería y Lucha contra la Despoblación.

e).- Comisión de Impulso Socioeconómico y Fomento del Turismo.

f).- Comisión de Educación y Promoción Cultural.

g).- Comisión de Territorio, Infraestructuras y Calidad Urbana.

h).- Comisión de Atención y Servicio Público al Ciudadano.

Igualmente se acordó que las Comisiones Informativas estarán integradas por trece miembros incluido el Sr. Alcalde en el supuesto de que asista a las mismas, en cuyo caso asume la Presidencia. La composición y distribución del resto de miembros de las Comisiones Informativas siguiendo un criterio proporcional de reparto lo será de la siguiente manera:

- 4 miembros que serán designados por los Concejales correspondientes al Grupo Municipal Popular.
- 4 miembros que serán designados por los Concejales correspondientes al Grupo Municipal Socialista.
- 3 miembros que será designado por los Concejales correspondientes al Grupo Municipal de Vox.
- 1 miembro que será designado por el Grupo Municipal Izquierda Unida-Verdes + Podemos + Alianza Verde.

- No obstante a las sesiones de dichas Comisiones podrán asistir todos los señores Concejales que lo deseen, con voz pero sin voto

Asimismo se da cuenta de que los Portavoces de los distintos Grupos Municipales han comunicado los representantes de dichos Grupos en las Comisiones Municipales Informativas de carácter permanente que el Pleno acaba de crear."

Por todo ello se propone al Excmo. Ayuntamiento Pleno la adopción del siguiente acuerdo:

1º.- Tomar conocimiento de la composición de las Comisiones Informativas, siendo la siguiente:

COMISION DE PRESIDENCIA, ADMINISTRACION MUNICIPAL Y SERVICIOS GENERALES

D. FULGENCIO GIL JODAR
D.^a ROSA MARIA MEDINA MINGUEZ (Presidenta)
D.^a BELEN DIAZ ARCAS (Vicepresidenta)
D.^a MARIA BELEN PEREZ MARTINEZ
D. ANGEL RAMON MECA RUZAFÁ
D.^a ISABEL MARIA CASALDUERO JODAR
D. JOSÉ ÁNGEL PONCE DÍAZ
D. ISIDRO ABELLÁN CHICANO
D. MIGUEL ANGEL CLEMENTE MIÑARRO
D.^a M^a CARMEN MENDUIÑA GARCIA
D. JOSE MARTINEZ GARCIA
D.^a MARIA TERESA ORTEGA GUIRAO
D. PEDRO SOSA MARTINEZ

COMISION DE SEGURIDAD CIUDADANA Y CONTROL DEL PADRON

D. FULGENCIO GIL JODAR
D. JUAN MIGUEL BAYONAS LOPEZ (Presidente)
D.^a MARIA BELEN PEREZ MARTINEZ
D.^a MARIA HERNANDEZ BENITEZ
D.^a M^a TERESA MARTINEZ SANCHEZ
D. MIGUEL ANGEL CLEMENTE MIÑARRO
D. JOSE LUIS RUIZ GUILLÉN
D. ISIDRO ABELLÁN CHICANO

D.^a MARÍA ÁNGELES MAZUECOS MORENO
D.^a M^a CARMEN MENDUIÑA GARCIA
D. JOSE MARTINEZ GARCIA (Vicepresidente)
D.^a MARIA CASTILLO CASTRO
D. PEDRO SOSA MARTINEZ

COMISIÓN DE GESTIÓN ECONÓMICA Y ESPECIAL DE CUENTAS.

D. FULGENCIO GIL JODAR
D.^a MARIA BELEN PEREZ MARTINEZ (Presidenta)
D. JUAN MIGUEL BAYONAS LOPEZ
D.^a ROSA MARIA MEDINA MINGUEZ
D. ANGEL RAMON MECA RUZAFÁ
D. ISIDRO ABELLAN CHICANO
D. JOSE ANGEL PONCE DIAZ (Vicepresidente)
D. JOSE LUIS RUIZ GUILLÉN
D.^a MARIA ANGELES MAZUECOS MORENO
D.^a M^a CARMEN MENDUIÑA GARCIA
D. JOSE MARTINEZ GARCIA
D.^a MARIA TERESA ORTEGA GUIRAO
D. PEDRO SOSA MARTINEZ

COMISION DE DESCENTRALIZACION, DESARROLLO RURAL, AGRICULTURA, GANADERIA Y LUCHA CONTRA LA DESPOBLACION

D. FULGENCIO GIL JODAR
D. ANGEL RAMON MECA RUZAFÁ (Vicepresidente)
D.^a MARIA HERNANDEZ BENITEZ
D.^a M^a HUERTAS GARCIA PEREZ
D. ANTONIO DAVID SANCHEZ ALCARAZ
D. JUAN CARLOS SEGURA RUIZ
D. MIGUEL ANGEL CLEMENTE MIÑARRO
D. JOSE ANGEL PONCE DIAZ
D.^a ANTONIA PEREZ SEGURA
D.^a M^a CARMEN MENDUIÑA GARCIA (Presidenta)
D. JOSE MARTINEZ GARCIA
D.^a MARIA CASTILLO CASTRO
D. PEDRO SOSA MARTINEZ

COMISION DE IMPULSO SOCIOECONOMICO Y FOMENTO DEL TURISMO

D. FULGENCIO GIL JODAR
D. SANTIAGO PARRA SORIANO (Presidente)
D.^a BELEN DIAZ ARCAS
D.^a M^a HUERTAS GARCIA PEREZ
D. ANTONIO DAVID SANCHEZ ALCARAZ
D.^a M^a ANGELES MAZUECOS MORENO (Vicepresidenta)
D. JOSE ANGEL PONCE DIAZ
D.^a ISABEL MARIA CASALDUERO JODAR
D. JOSE LUIS RUIZ GUILLÉN
D.^a M^a CARMEN MENDUIÑA GARCIA
D. JOSE MARTINEZ GARCIA
D.^a MARIA TERESA ORTEGA GUIRAO
D. PEDRO SOSA MARTINEZ

COMISION DE EDUCACION Y PROMOCION CULTURAL

D. FULGENCIO GIL JODAR
D.^a ROSA MARIA MEDINA MINGUEZ (Presidenta)
D.^a M^a TERESA MARTINEZ SANCHEZ (Vicepresidenta)

D.^a M^a HUERTAS GARCIA PEREZ
D. SANTIAGO PARRA SORIANO
D.^a ANTONIA PEREZ SEGURA
D. MIGUEL ANGEL CLEMENTE MIÑARRO
D.^a MARIA ANGELES MAZUECOS MORENO
D.^a MARIA DOLORES CHUMILLAS MARTINEZ
D.^a M^a CARMEN MENDUIÑA GARCIA
D. JOSE MARTINEZ GARCIA
D.^a MARIA CASTILLO CASTRO
D. PEDRO SOSA MARTINEZ

COMISION DE TERRITORIO, INFRAESTRUCTURAS Y CALIDAD URBANA

D. FULGENCIO GIL JODAR
D.^a MARIA HERNANDEZ BENITEZ (Presidenta)
D.^a ROSA MARIA MEDINA MINGUEZ
D. JUAN MIGUEL BAYONAS LOPEZ
D.^a MARIA BELEN PEREZ MARTINEZ
D. JOSE ANGEL PONCE DIAZ
D.^a ISABEL M^a CASALDUERO JODAR (Vicepresidenta)
D. JUAN CARLOS SEGURA RUIZ
D. MIGUEL ANGEL CLEMENTE MIÑARRO
D.^a M^a CARMEN MENDUIÑA GARCIA
D. JOSE MARTINEZ GARCIA
D.^a MARIA TERESA ORTEGA GUIRAO
D. PEDRO SOSA MARTINEZ

COMISION DE ATENCION Y SERVICIO PUBLICO AL CIUDADANO

D. FULGENCIO GIL JODAR
D. ANTONIO DAVID SANCHEZ ALCARAZ (Presidente)
D.^a M^a HUERTAS GARCIA PEREZ (Vicepresidenta)
D.^a M^a TERESA MARTINEZ SANCHEZ
D.^a BELEN DIAZ ARCAS
D.^a MARIA DOLORES CHUMILLAS MARTINEZ
D. JOSE ANGEL PONCE DIAZ
D.^a ISABEL MARIA CASALDUERO JODAR
D. MIGUEL ANGEL CLEMENTE MIÑARRO
D.^a M^a CARMEN MENDUIÑA GARCIA
D. JOSE MARTINEZ GARCIA
D.^a MARIA CASTILLO CASTRO
D. PEDRO SOSA MARTINEZ"

A continuación, el Sr. alcalde somete a votación ordinaria la aprobación de la moción.

Y el Excmo. Ayuntamiento Pleno, por unanimidad por asentimiento, adoptó el siguiente acuerdo:

1º.- Tomar conocimiento de la composición de las Comisiones Informativas, siendo la siguiente:

COMISION DE PRESIDENCIA, ADMINISTRACION MUNICIPAL Y SERVICIOS GENERALES

D. FULGENCIO GIL JODAR
D.^a ROSA MARIA MEDINA MINGUEZ (Presidenta)
D.^a BELEN DIAZ ARCAS (Vicepresidenta)
D.^a MARIA BELEN PEREZ MARTINEZ
D. ANGEL RAMON MECA RUZAF
D.^a ISABEL MARIA CASALDUERO JODAR
D. JOSÉ ÁNGEL PONCE DÍAZ
D. ISIDRO ABELLÁN CHICANO
D. MIGUEL ANGEL CLEMENTE MIÑARRO
D.^a M^a CARMEN MENDUIÑA GARCIA
D. JOSE MARTINEZ GARCIA
D.^a MARIA TERESA ORTEGA GUIRAO
D. PEDRO SOSA MARTINEZ

COMISION DE SEGURIDAD CIUDADANA Y CONTROL DEL PADRON

D. FULGENCIO GIL JODAR
D. JUAN MIGUEL BAYONAS LOPEZ (Presidente)
D.^a MARIA BELEN PEREZ MARTINEZ
D.^a MARIA HERNANDEZ BENITEZ
D.^a M^a TERESA MARTINEZ SANCHEZ
D. MIGUEL ANGEL CLEMENTE MIÑARRO
D. JOSE LUIS RUIZ GUILLÉN
D. ISIDRO ABELLAN CHICANO
D.^a MARÍA ÁNGELES MAZUECOS MORENO
D.^a M^a CARMEN MENDUIÑA GARCIA
D. JOSE MARTINEZ GARCIA (Vicepresidente)
D.^a MARIA CASTILLO CASTRO
D. PEDRO SOSA MARTINEZ

COMISIÓN DE GESTIÓN ECONÓMICA Y ESPECIAL DE CUENTAS.

D. FULGENCIO GIL JODAR
D.^a MARIA BELEN PEREZ MARTINEZ (Presidenta)
D. JUAN MIGUEL BAYONAS LOPEZ
D.^a ROSA MARIA MEDINA MINGUEZ
D. ANGEL RAMON MECA RUZAF
D. ISIDRO ABELLAN CHICANO
D. JOSE ANGEL PONCE DIAZ (Vicepresidente)
D. JOSE LUIS RUIZ GUILLÉN
D.^a MARIA ANGELES MAZUECOS MORENO
D.^a M^a CARMEN MENDUIÑA GARCIA
D. JOSE MARTINEZ GARCIA
D.^a MARIA TERESA ORTEGA GUIRAO
D. PEDRO SOSA MARTINEZ

COMISION DE DESCENTRALIZACION, DESARROLLO RURAL, AGRICULTURA, GANADERIA Y LUCHA CONTRA LA DESPOBLACION

D. FULGENCIO GIL JODAR
D. ANGEL RAMON MECA RUZAF (Vicepresidente)
D.^a MARIA HERNANDEZ BENITEZ
D.^a M^a HUERTAS GARCIA PEREZ
D. ANTONIO DAVID SANCHEZ ALCARAZ
D. JUAN CARLOS SEGURA RUIZ
D. MIGUEL ANGEL CLEMENTE MIÑARRO
D. JOSE ANGEL PONCE DIAZ

D.^a ANTONIA PEREZ SEGURA
D.^a M^a CARMEN MENDUIÑA GARCIA (Presidenta)
D. JOSE MARTINEZ GARCIA
D.^a MARIA CASTILLO CASTRO
D. PEDRO SOSA MARTINEZ

COMISION DE IMPULSO SOCIOECONOMICO Y FOMENTO DEL TURISMO

D. FULGENCIO GIL JODAR
D. SANTIAGO PARRA SORIANO (Presidente)
D.^a BELEN DIAZ ARCAS
D.^a M^a HUERTAS GARCIA PEREZ
D. ANTONIO DAVID SANCHEZ ALCARAZ
D.^a M^a ANGELES MAZUECOS MORENO (Vicepresidenta)
D. JOSE ANGEL PONCE DIAZ
D.^a ISABEL MARIA CASALDUERO JODAR
D. JOSE LUIS RUIZ GUILLEN
D.^a M^a CARMEN MENDUIÑA GARCIA
D. JOSE MARTINEZ GARCIA
D.^a MARIA TERESA ORTEGA GUIRAO
D. PEDRO SOSA MARTINEZ

COMISION DE EDUCACION Y PROMOCION CULTURAL

D. FULGENCIO GIL JODAR
D.^a ROSA MARIA MEDINA MINGUEZ (Presidenta)
D.^a M TERESA MARTINEZ SANCHEZ (Vicepresidenta)
D.^a M^a HUERTAS GARCIA PEREZ
D. SANTIAGO PARRA SORIANO
D.^a ANTONIA PEREZ SEGURA
D. MIGUEL ANGEL CLEMENTE MIÑARRO
D.^a MARIA ANGELES MAZUECOS MORENO
D.^a MARIA DOLORES CHUMILLAS MARTINEZ
D.^a M^a CARMEN MENDUIÑA GARCIA
D. JOSE MARTINEZ GARCIA
D.^a MARIA CASTILLO CASTRO
D. PEDRO SOSA MARTINEZ

COMISION DE TERRITORIO, INFRAESTRUCTURAS Y CALIDAD URBANA

D. FULGENCIO GIL JODAR
D.^a MARIA HERNANDEZ BENITEZ (Presidenta)
D.^a ROSA MARIA MEDINA MINGUEZ
D. JUAN MIGUEL BAYONAS LOPEZ
D.^a MARIA BELEN PEREZ MARTINEZ
D. JOSE ANGEL PONCE DIAZ
D.^a ISABEL M^a CASALDUERO JODAR (Vicepresidenta)
D. JUAN CARLOS SEGURA RUIZ
D. MIGUEL ANGEL CLEMENTE MIÑARRO
D.^a M^a CARMEN MENDUIÑA GARCIA
D. JOSE MARTINEZ GARCIA
D.^a MARIA TERESA ORTEGA GUIRAO

D. PEDRO SOSA MARTINEZ

COMISION DE ATENCION Y SERVICIO PUBLICO AL CIUDADANO

D. FULGENCIO GIL JODAR
D. ANTONIO DAVID SANCHEZ ALCARAZ (Presidente)
D.^a M^a HUERTAS GARCIA PEREZ (Vicepresidenta)
D.^a M^a TERESA MARTINEZ SANCHEZ
D.^a BELEN DIAZ ARCAS
D.^a MARIA DOLORES CHUMILLAS MARTINEZ
D. JOSE ANGEL PONCE DIAZ
D.^a ISABEL MARIA CASALDUERO JODAR
D. MIGUEL ANGEL CLEMENTE MIÑARRO
D.^a M^a CARMEN MENDUIÑA GARCIA
D. JOSE MARTINEZ GARCIA
D.^a MARIA CASTILLO CASTRO
D. PEDRO SOSA MARTINEZ

Antes de debatir sobre el asunto se sometió a votación la declaración de urgencia de la moción sobre modificación del régimen de dedicación de miembros de la corporación municipal siendo aprobada por unanimidad de todos los Grupos.

Y el Excmo. Ayuntamiento Pleno declaró de urgencia la moción presentada.

MOCIÓN DE LA ALCALDÍA SOBRE MODIFICACIÓN DEL RÉGIMEN DE DEDICACIÓN DE MIEMBROS DE LA CORPORACIÓN MUNICIPAL.

Se da cuenta de una moción de la Alcaldía que dice lo siguiente:

"La Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local (LBRL), en sus artículos 75, 75 bis y 75 ter regula el sistema vigente de retribuciones, indemnizaciones y asistencias de los miembros de la Corporación.

Los mencionados preceptos configuran los regímenes de dedicación de los miembros de las Corporaciones Locales, en dedicación exclusiva y parcial. En la Administración actual el control y atención de los distintos servicios municipales exige, en general, una especial dedicación por parte de los Concejales integrantes de la Corporación Municipal, tanto del equipo de gobierno como los de la oposición, en su cometido de control e impulso del equipo de gobierno. Dicha dedicación debe ser exclusiva o parcial, teniendo en cuenta los niveles de gestión municipal y la actividad a desarrollar por los miembros corporativos.

En el artículo 75 bis de la Ley 7/1985, de 2 de abril, denominado "*Régimen retributivo de los miembros de las Corporaciones Locales y del personal al servicio de las Entidades Locales*", se vuelve a reproducir lo dispuesto en el 75, que sólo los miembros de la Corporación que no tengan dedicación exclusiva ni parcial percibirán asistencias por la concurrencia efectiva a las sesiones de los órganos colegiados de la Corporación de que formen parte, en la cuantía señalada por el Pleno de la misma.

El citado precepto establece límites máximos a las cuantías que se pueden percibir por los miembros de las Corporaciones Locales por

todos los conceptos retributivos y asistencias, atendiendo, entre otros criterios, a la naturaleza de la Corporación Local y a su población según una tabla que especifica la "Disposición Adicional Nonagésima", de la Ley 22/2013, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2014, que establece dichos límites, mediante una correlación número de habitantes/euros, última actualización por la Disposición adicional 27ª de la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2023 (Ley 31/2022, de 23 de diciembre), encontrándose esta Corporación dentro de los parámetros que señalan estas normas.

El artículo 75 apartado 1, párrafo segundo, de la Ley 7/1985, de 2 de abril, establece la incompatibilidad de las retribuciones exclusivas con otras retribuciones con cargo a los presupuestos de las Administraciones Públicas y de los entes, organismos o empresas dependientes de las mismas, así como para el desarrollo de otras actividades, en los términos previstos en la Ley 53/1984, de 26 de diciembre, de Incompatibilidades del personal al servicio de las Administraciones Públicas.

En el artículo 75 ter 1. i) se señalan las limitaciones en el número de cargos públicos de las Entidades Locales con dedicación exclusiva, correspondiendo a esta Administración un número máximo de 15, que se cumple.

Por acuerdo del Pleno del Ayuntamiento, al inicio del presente mandato, de fecha 30 de junio de 2023 (modificado por acuerdo del mismo órgano, de fecha 28 de septiembre de 2023, y de 30 de octubre de 2023, 16 de enero y 25 de noviembre de 2024 y 26 de mayo de 2025) se han configurado las dedicaciones exclusivas y parciales de los miembros de la Corporación Municipal pertenecientes a los distintos grupos municipales, así como el régimen de asistencias.

Como consecuencia de la renuncia en el Pleno, de fecha 5 de septiembre actual, de la Concejala adscrita al Grupo Municipal Socialista, Dª Irene Jódar Pérez, ha tomado posesión el día de hoy el siguiente candidato acreditado por la Junta Electoral Central, D. Miguel Ángel Clemente Miñarro, proponiéndose una reestructuración de las dedicaciones del Grupo Municipal Socialista, por escrito presentado con fecha 29 de septiembre (nº Registro de entrada 32168) modificándose en el siguiente sentido:

- supresión de tres dedicaciones parciales del 75%.
- creación de dos dedicaciones parciales del 80%.
- creación de una dedicación parcial del 50%.

Quedando, en resumen, las dedicaciones del Grupo Municipal Socialista como sigue:

- a) Concejales con dedicación exclusiva: serán dos.
- b) Concejales con dedicación parcial del 80%: serán dos Concejales que reúnan las condiciones de Portavoz en una de las Comisiones y de

Presidente/a o Vicepresidente/a de una Comisión.

- c) Concejales con dedicación parcial del 50%: serán cuatro Concejales Portavoz en una de las Comisiones.

Los/as Concejales con dedicación exclusiva o parcial, pertenecientes al Grupo Municipal Socialista son designados/as por éste, comunicándose por el Portavoz del mismo, mediante escrito dirigido a la Secretaría General del Pleno de este Ayuntamiento.

La dedicación mínima a tales delegaciones y responsabilidades será, por referencia a la dedicación exclusiva del 50% (75 horas mensuales), del 80% (120 horas mensuales) percibiendo la cuantía correspondiente a la aplicación de dicho porcentaje sobre la asignada a los Concejales con dedicación exclusiva y por los mismos conceptos. Dicha dedicación lo será fuera de la jornada de sus respectivos centros de trabajo, sin perjuicio de la asistencia a órganos colegiados.

Los Concejales que ostenten los cargos con dedicación parcial, podrán solicitar de la Alcaldía la renuncia a dicha dedicación, que resolverá sobre su aceptación.

Los Concejales que no ostenten cargos con dedicación exclusiva ni parcial, tendrán una asignación por presencia corporativa efectiva, en concepto de asistencia a sesiones de órganos colegiados.

Se contiene, pues, en esta moción los cargos de la Corporación pertenecientes al Grupo Municipal Socialista con dedicación exclusiva y con dedicación parcial, cumpliendo los límites en cuanto a su número máximo, establecidos en el artículo 75 ter 1. i) de la LBRL, designados a propuesta del Grupo Municipal.

Con base en lo anterior, y de conformidad con lo dispuesto en la legislación de régimen local, artículos 75, 75 bis y 75 ter de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, R.D. 2568/1986, de 28 de noviembre, que aprueba el Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de la Entidades Locales y demás Disposiciones, propongo al Pleno del Ayuntamiento la adopción de los siguientes acuerdos:

Primero.- Aprobar la reestructuración del régimen de dedicaciones del Grupo Municipal Socialista, modificándose en el siguiente sentido:

- supresión de tres dedicaciones parciales del 75%.
- creación de dos dedicaciones parciales del 80%.
- creación de una dedicación parcial del 50%.

Quedando las dedicaciones del Grupo Municipal Socialista como sigue:

- a) Concejales con dedicación exclusiva: serán dos.
- b) Concejales con dedicación parcial del 80%: serán dos Concejales que reúnan las condiciones de Portavoz en una de las Comisiones y de Presidente/a o Vicepresidente/a de una Comisión.
- c) Concejales con dedicación parcial del 50%: serán cuatro Concejales Portavoz en una de las Comisiones.

Los Concejales afectados por las modificaciones son designados por el mencionado Grupo, comunicándose por el Portavoz de los mismos, mediante escrito dirigido a la Secretaría General del Pleno de este Ayuntamiento.

Segundo.- La asignación económica mensual o su modificación a Concejales del Grupo Municipal Socialista, que ostenten cargos con dedicación exclusiva o con dedicación parcial, se aplicará con efectos de 1 de octubre de 2025 y será la establecida para el presente ejercicio en el presupuesto municipal y en las condiciones fijadas, con cumplimiento de los límites retributivos establecidos en el artículo 75 bis de la LBRL y Disposición adicional nonagésima de la Ley 22/2013, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2014 (última actualización por la Disposición adicional 27ª de la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2023, Ley 31/2022, de 23 de diciembre).

La dedicación mínima a tales responsabilidades será, por referencia a la dedicación exclusiva, del 50% (75 horas mensuales), o del 80% (120 horas mensuales) percibiendo la cuantía correspondiente a la aplicación de dicho porcentaje sobre la asignada a los Concejales con dedicación exclusiva y por los mismos conceptos. Dicha dedicación lo será fuera de la jornada de sus respectivos centros de trabajo, sin perjuicio de la asistencia a órganos colegiados.

Los Concejales que ostenten los cargos con dedicación parcial, podrán solicitar de la Alcaldía la renuncia a dicha dedicación, que resolverá sobre su aceptación.

Tercero.- Los Concejales que no ostenten cargos con dedicación exclusiva ni parcial, tendrán la asignación por presencia corporativa efectiva, en concepto de asistencia a sesiones de órganos colegiados, que les será abonada mensualmente.

A este régimen se encuentra acogido un miembro del Grupo Municipal Socialista.

Cuarto.- Publicar los presentes acuerdos en el Boletín Oficial de la Región de Murcia, en el portal de transparencia y en el tablón de edictos de la sede electrónica del Ayuntamiento. Comunicar estos acuerdos a los Grupos Municipales, Intervención, Tesorería y Personal y Régimen Interior, a los efectos oportunos. Notificar a los/as interesados/as así como a los Organismos o Administraciones en los que, en su caso, presten sus servicios los Concejales a los que se establece dedicación parcial."

A continuación, el Sr. alcalde somete a votación ordinaria la aprobación de la moción.

Y el Excmo. Ayuntamiento Pleno, por unanimidad por asentimiento, adoptó el siguiente acuerdo:

1º.- Aprobar la reestructuración del régimen de dedicaciones del Grupo Municipal Socialista, modificándose en el siguiente sentido:

- supresión de tres dedicaciones parciales del 75%.
- creación de dos dedicaciones parciales del 80%.
- creación de una dedicación parcial del 50%.

Quedando las dedicaciones del Grupo Municipal Socialista como sigue:

- d) Concejales con dedicación exclusiva: serán dos.
- e) Concejales con dedicación parcial del 80%: serán dos Concejales que reúnan las condiciones de Portavoz en una de las Comisiones y de Presidente/a o Vicepresidente/a de una Comisión.
- f) Concejales con dedicación parcial del 50%: serán cuatro Concejales Portavoz en una de las Comisiones.

Los Concejales afectados por las modificaciones son designados por el mencionado Grupo, comunicándose por el Portavoz de los mismos, mediante escrito dirigido a la Secretaría General del Pleno de este Ayuntamiento.

2º.- La asignación económica mensual o su modificación a Concejales del Grupo Municipal Socialista, que ostenten cargos con dedicación exclusiva o con dedicación parcial, se aplicará con efectos de 1 de octubre de 2025 y será la establecida para el presente ejercicio en el presupuesto municipal y en las condiciones fijadas, con cumplimiento de los límites retributivos establecidos en el artículo 75 bis de la LBRL y Disposición adicional nonagésima de la Ley 22/2013, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2014 (última actualización por la Disposición adicional 27ª de la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2023, Ley 31/2022, de 23 de diciembre).

La dedicación mínima a tales responsabilidades será, por referencia a la dedicación exclusiva, del 50% (75 horas mensuales), o del 80% (120 horas mensuales) percibiendo la cuantía correspondiente a la aplicación de dicho porcentaje sobre la asignada a los Concejales con dedicación exclusiva y por los mismos conceptos. Dicha dedicación lo será fuera de la jornada de sus respectivos centros de trabajo, sin perjuicio de la asistencia a órganos colegiados.

Los Concejales que ostenten los cargos con dedicación parcial, podrán solicitar de la Alcaldía la renuncia a dicha dedicación, que resolverá sobre su aceptación.

3º.- Los Concejales que no ostenten cargos con dedicación exclusiva ni parcial, tendrán la asignación por presencia corporativa efectiva, en concepto de asistencia a sesiones de órganos colegiados, que les será abonada mensualmente.

A este régimen se encuentra acogido un miembro del Grupo Municipal Socialista.

4º.- Publicar los presentes acuerdos en el Boletín Oficial de la Región de Murcia, en el portal de transparencia y en el tablón de edictos de la sede electrónica del Ayuntamiento. Comunicar estos acuerdos a los Grupos Municipales, Intervención, Tesorería y Personal y Régimen Interior, a los efectos oportunos. Notificar a los/as interesados/as así como a los Organismos o Administraciones en los que, en su caso, presten sus servicios los Concejales a los que se establece dedicación parcial.

XXV.- RUEGOS Y PREGUNTAS

Abierto el turno de Ruegos y Preguntas por el Sr. Alcalde, interviene D. Juan Carlos Segura que formula la siguiente pregunta:

"En mayo de 2022 el Partido Popular, estando en la oposición, insistía en la urgencia de ejecutar la depuradora de Las Terreras,

afirmando que habían dejado el proyecto avanzado en su legislatura, tal y como recogió la prensa

<https://www.laopiniondemurcia.es/municipios/2022/05/09/denuncian-bloqueo-depuradora-aguas-residuales-65896670.html>

Sin embargo, y tras revisar la situación, comprobamos que no existía ningún desarrollo técnico ni administrativo al respecto. De hecho, fuimos nosotros, el gobierno municipal del alcalde Diego José Mateos, los que tuvimos que iniciar el procedimiento desde cero, incluyendo la adquisición de los terrenos donde se ubicará esta estación depuradora.

Terrenos que fueron adquiridos tal y como refleja el acta de la Junta de Gobierno Local de 18 de noviembre de 2022 donde se adquiere una finca para para la construcción de una estación depuradora de aguas residuales EDAR, al tiempo que se iniciaron los trámites para que esta pudiese ser una realidad y dotar a los vecinos y vecinas de Las Terreras de una infraestructura básica.

Por todo ello, desde el Grupo Municipal Socialista formulamos la siguiente pregunta:

¿Ha realizado el actual equipo de Gobierno Municipal la gestión y cesión de los terrenos adquiridos en la anterior legislatura a la Consejería de Agua y Agricultura, Ganadería, Pesca y Medio Ambiente para que ESAMUR inicie los trámites que permitan la construcción de la EDAR de Las Terreras?"

Responde a la pregunta D. Ángel Meca indicando que había un proyecto y se tuvo que cambiar la ubicación porque la Confederación no lo consideraba adecuado.

A continuación interviene José Ángel Ponce que formula el siguiente ruego:

"Con fecha 17 de julio de 2025, desde el Grupo Municipal Socialista registramos un escrito dirigido a la Alcaldía de Lorca para advertir de que los vecinos de la pedanía de Las Terreras nos transmitieron su malestar debido a la imposibilidad de hacer uso de las instalaciones del parque infantil, como consecuencia del mal estado que presenta el firme del mismo. Hasta la fecha, no hemos obtenido respuesta a este escrito.

En concreto, los vecinos referían que el parque había sido precintado después de que se retirase, sin dar solución, el firme de este parque el cual registraba desde hacía meses numerosos desperfectos que estaban ocasionando numerosas caídas entre los niños y niñas.

En necesario recordar que se trata del único parque infantil que existe en la pedanía, por lo que su cierre ocasiona un lógico malestar

entre los vecinos debido a que no hay alternativa para que las familias puedan disfrutar de su tiempo libre, especialmente los niños y niñas.

Por todo ello, desde el Grupo Municipal Socialista formulamos la siguiente pregunta:

¿Cuándo tiene previsto el Ayuntamiento llevar a cabo la reposición del suelo del parque infantil de la pedanía de Las Terreras tal y como reclaman los vecinos?"

Responde al ruego D. Antonio David Sánchez quien explica que la retirada del suelo la realizaron los vecinos sin autorización alguna y esto ha entorpecido su arreglo. Se están buscando los recursos necesarios pero el parque ya estaba en mal estado la pasada legislatura.

Seguidamente interviene D. Juan Carlos Segura que formula la siguiente pregunta:

"En el pleno municipal celebrado el pasado mes de marzo de 2025 preguntamos por la situación en la que se encontraba la búsqueda de financiación para el arreglo integral de la carretera de Almendricos a la Campana que daría cumplimiento al acuerdo del pleno de abril de 2024 donde el Excmo. Ayuntamiento Pleno, por unanimidad, adoptó los siguientes acuerdos:

1º.- El ayuntamiento de Lorca procederá a la dotación de partida presupuestaria, sin perjuicio de otros fondos que pudieran habilitarse para la ejecución de la misma y la tramitación de la licitación y posterior ejecución de la carretera de Almendricos.

2º.- Dar traslado del presente acuerdo a los representantes vecinales de las pedanías de Almendricos y de Pozo Higuera-La Campana.

La respuesta dada por el concejal D. Ángel Meca fue que **"... el importe de la ejecución asciende a más de 800.000 € y se está buscando financiación para acometer las obras ..."**.

El equipo de gobierno ha traído a este pleno un préstamo para realizar inversiones en el municipio por 1.200.000,00 euros sin que, entre las inversiones previstas, se encuentre el arreglo de la carretera de Almendricos a La Campana.

Por todo ello, desde el Grupo Municipal Socialista formulamos la siguiente pregunta:

¿Cuál es motivo por el que, entre las inversiones previstas en el mencionado préstamo, no se encuentra el arreglo de esta carretera? Para no seguir dando excusas vacías a los vecinos afectados por esta carretera, ¿tienen realmente intención de encontrar financiación para el arreglo de esta carretera?"

Contesta D. Ángel Meca que hay carreteras con muchos mas accidentes que esta habiéndose dotado presupuestariamente la eliminación de una curva peligrosa. Arreglar toda la carretera es muy costoso y se está buscando financiación.

A continuación D.^a María Dolores Chumillas realiza el siguiente ruego:

"Desde el pasado 8 de agosto, en la sede de la Casa de las Ong's el aire acondicionado dejó de funcionar, se rompió, y hasta día de hoy, todas aquellas personas que allí acuden a sus terapias ya que la discapacidad y las patologías no entienden de vacaciones, han estado sufriendo episodios calor extremos, llegando incluso a producirse desfallecimientos.

Después de episodios de distinta índole, no solo ha estado sin funcionamiento algo tan importante como el aire acondicionado, sino que las propias asociaciones han tenido que buscar recursos y se ha tardado más de 6 semanas en quedar solucionado.

Por otro lado, el parking tiene que quedarse abierto pues la puerta de acceso lleva averiada desde hace meses con el consiguiente problema que puede suponer para la seguridad del edificio que esté permanente abierta la instalación.

También cabe reseñar que la conexión a internet lleva fallando desde hace meses. Es inadmisibles que este Ayuntamiento cambiase de compañía de telefonía e internet y que se "olvidasen" de la Casa de las Ong's donde las asociaciones que allí desarrollan su trabajo, se han visto obligadas a conectarse al wifi de otras asociaciones cercanas para poder desarrollar su trabajo.

Además, las calles de acceso se encuentran en malas condiciones y con numerosos baches, lo que perjudica seriamente a aquellos usuarios que realizan allí sus terapias, principalmente a aquellos con movilidad reducida.

Por todo ello, desde el Grupo Municipal Socialista, formulamos el siguiente ruego:

Rogamos que el Equipo de Gobierno, más concretamente la concejalía de Ongs esté más pendiente de los recursos y necesidades que pueden necesitar los diferentes colectivos que allí prestan sus servicios a la ciudadanía y procedan a la subsanación urgente de las deficiencias descritas."

Responde D.^a Belén Díaz que no todas las piezas están disponibles cuando se quiere, se buscaran recursos para solventar esta situación habiéndose adquirido aires acondicionados portátiles y ventiladores. También se arregló la puerta del aparcamiento.

La Sra. Chumillas responde que hay cosas que llevan mucho tiempo rotas.

A continuación interviene D. Pedro Sosa que formula la siguiente pregunta:

"La Asociación de Vecinos de la diputación lorquina de Río incluyó en su programa de fiestas de 2025 celebradas este mes de septiembre una excursión a la Serrata de Lorca, para que un geólogo, conocido y reconocido, explicase la riqueza geológica de ese espacio.

La Serrata es una pequeña cuerda de montañas cercana a la ciudad de Lorca, de enorme interés geológico por la riqueza de sus peces fosilizados, internacionalmente conocidos, por su explotación minera de azufre que hasta bien entrado el siglo XX se extraía de su subsuelo, por sus cristales de yeso de una transparencia increíble que atestiguan la fascinante historia geológica de Lorca, y hasta por sus pizarras bituminosas en las que empresas multinacionales han puesto el ojo en más de una ocasión para ver si les salía rentable quedarse con ellas para extraer petróleo.

Un lugar de interés geológico que visitan sorprendidos los de fuera, que atrae a científicos de todo el mundo, que ha sido y sigue siendo objeto de centenares de estudios y tesis doctorales como nos explican los geólogos, que tiene una potencialidad que ya quisieran para sí otros... y que, aquí, en Lorca, en lugar de convertirlo en un "geoparque" y hacerlo patrimonio del pueblo, lo tenemos lleno de mierda, como se aprecia en la fotografía que incorporamos a este ruego.



Con esos antecedentes formulamos la siguiente **PREGUNTA**:

¿Tiene este Ayuntamiento conocimiento de esa escombrera? ¿está autorizada? En su caso ¿El Ayuntamiento ha hecho, o piensa hacer algo, para investigar de dónde proceden esos residuos y quién los está arrojando a este paraje?"

Contesta D.^a María Hernández que en la foto solo se aprecia un acopio de piedras y que el Sr. Sosa no le dio la ubicación exacta. Si hay un acopio de residuos se actuará.

De nuevo interviene D. Pedro Sosa que formula el siguiente ruego:

"Es la histórica Escuela Municipal de Música un ente educativo cultural que está a punto de cumplir los cien años de vida, constituyéndose en germen de la añorada Banda Municipal de Música y que fue creada por Acuerdo de la Comisión Permanente Municipal del Ayuntamiento de Lorca de 31 de enero de 1927.

Una vez que el actual equipo de Gobierno del Ayuntamiento de Lorca ha decidido cerrar la Escuela Municipal de Música de Lorca e incluirla en los cursos de la Universidad Popular de Lorca, el Grupo Municipal de Izquierda Unida, Podemos y Alianza Verde, **PREGUNTA LO SIGUIENTE:**

- ¿En qué Pleno o Junta de Gobierno u otro órgano se ha decidido el citado cierre de la Escuela Municipal de Música del Ayuntamiento de Lorca?
- En el caso de pasar a depender de otro organismo municipal, ¿existe un Técnico en Música responsable de la Coordinación y Dirección de la denominada anteriormente Escuela Municipal de Música de Lorca? Y, si existe, ¿de qué oferta de empleo público se ha nombrado?
- Como centro de enseñanza musical, solicitamos el organigrama de funcionamiento, materias a impartir, extensión del curso 2025/2026, horarios y selección del profesorado que, en su caso, impartirá las citadas clases musicales."

Contesta D. Santiago Parra que toda la enseñanza no reglada se aglutina en la Universidad Popular y que la Escuela de Música no se ha cerrado impartándose numerosas materias.

A continuación D. Pedro Sosa realiza la siguiente pregunta:

"En el Pleno municipal de mayo de 2024 propusimos la aprobación del siguiente **acuerdo:**

"Los Servicios técnicos del Ayuntamiento de Lorca elaborarán y sistematizarán, a los efectos que ahora apuntaremos, un estudio pormenorizado de la evolución de la población de nuestro municipio por pedanías y núcleos rurales, identificando todos los que experimentan un proceso de despoblación. Asimismo se contabilizarán los negocios hosteleros (bares, restaurantes, cafeterías, cantinas de locales sociales, etc.) de esos núcleos y pedanías y se adoptarán cuantas políticas de fomento sean necesarias para su mantenimiento o, en su caso, para su recuperación, entre ellas y de manera inmediata el ofrecimiento de facilidades diversas para quienes regenten estos negocios, incluida, tras estudiar la cobertura legal oportuna para ello, la exención o bonificación de los tributos y precios

públicos vinculados con el negocio: IBI del local de negocios, tasas por ocupación de vía pública, tasas de basura, agua y saneamiento, etc."

La pregunta es sencilla:

¿Qué se ha hecho al respecto?"

Contesta D.^a Rosa María Medina que el asunto de las cantinas de los locales sociales se hace a través del servicio de Patrimonio para revitalizar los barrios y pedanías. Según informe del director de la Oficina Presupuestaria las modificaciones de bonificaciones no tienen cabida en el ordenamiento tributario municipal.

Por último D. Pedro Sosa formula el siguiente ruego:

"El fenómeno de la OCUPACIÓN de viviendas en nuestros barrios de Lorca es especialmente preocupante en San Cristóbal y Los Ángeles. Las ocupaciones, en un porcentaje muy grande, se producen en viviendas que son propiedad de los bancos y las entidades de crédito. Si hay ocupación es por la falta de preocupación de los bancos. Abandonan las viviendas, degradan al conjunto y miran para otro lado si alguien se mete en ellas.

Los fenómenos de abandono de las viviendas por parte de sus propietarios y el de la ocupación de las mismas suelen ir de la mano, generando en ambos casos problemas de convivencia vecinal. Desde nuestro grupo municipal podemos entender que existan propietarios de inmuebles que no puedan afrontar económicamente los costes propios de su mantenimiento en los términos que exige el ordenamiento jurídico urbanístico y del suelo, pero no estamos dispuestos a pasar por alto que ese incumplimiento de deberes urbanísticos básicos lo estén protagonizando, en no pocas viviendas de Lorca, los bancos y las entidades de crédito. Resulta poco edificante que esas entidades hayan desahuciado y mandado a la calle a familias enteras, para después cerrar las viviendas objeto del desahucio y desentenderse por completo de ellas y de sus obligaciones urbanísticas básicas de conservar y mantener las mismas con la debida seguridad, salubridad, accesibilidad y ornato público.

Llevamos años advirtiéndolo de este fenómeno preocupante en Lorca, y quien tendría que actuar no hace nada.

Ni las disposiciones del Código Civil español en materia de deberes de conservación de los propietarios, ni lo que al respecto previene el ordenamiento jurídico urbanístico estatal, ni el autonómico, ni los acuerdos votados en ese ámbito y por unanimidad en Pleno... ni la suma de todo ello, están siendo suficientes para que el gobierno local de Lorca afronte con valentía la situación de decenas, cuando no de cientos, de viviendas vacías que están siendo objeto de ocupación, generando problemas sanitarios y conflictos vecinales.

En septiembre de 2019, seis años hace ahora, IU propuso un acuerdo plenario que consistía en que "El Ayuntamiento de Lorca, a través de sus servicios técnicos, realizase un censo de las viviendas vacías del municipio de Lorca, individualizando todas aquellas que son propiedad de los bancos y las entidades de crédito, y tras la oportuna inspección técnica de sus condiciones urbanísticas, exigiera, en su caso, que de manera inmediata se procediese al cumplimiento de los deberes urbanísticos básicos de seguridad, salubridad, accesibilidad y ornato público".

La moción fue aprobada, tras introducir matices del resto de grupos, y se decidió que la primera zona de Lorca en la que intervenir al respecto fuese del barrio de San Cristóbal y el conjunto de barrios existentes en el margen izquierdo del Guadalentín. Además de la parte vieja de San Cristóbal, también San Diego y Los Ángeles, que es uno de los barrios más maltratado por todos los gobiernos locales de Lorca desde hace 4 décadas, y donde se experimentan los peores y más conflictivos episodios de ocupación ilegal.

Con esos antecedentes formulamos la siguiente **PREGUNTA:**

¿Cuántas órdenes de ejecución en materia de cumplimiento de deberes urbanísticos básicos, citando fecha de remisión, ubicación del inmueble, banco o entidad de crédito compelida y, en su caso, estado del procedimiento, han realizado los servicios municipales oportunos desde septiembre de 2019 hasta septiembre de 2025?"

Responde D.^a María Hernández que se han tramitado un total de 33 órdenes de ejecución.

El Sr. Sosa ruega que le den traslado de los expedientes y conocer donde se han ejecutado.

Y no habiendo más asuntos que tratar el Sr. Alcalde levantó la Sesión, siendo las 19:14 horas del día de la fecha, extendiéndose la presente Acta, conforme determinan los artículos 109, 110 y 198 del Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales, que firma conmigo el Sr. Alcalde de lo que, como Secretaria General, doy Fe.