INFORME DE CONTESTACIÓN DE LAS ALEGACIONES PRESENTADAS AL PROYECTO DE ORDENANZA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

Mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid, se aprobó inicialmente el proyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible, publicándose en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid número 136, de 8 de junio de 2018, concediendo un plazo para la presentación de alegaciones de treinta días naturales, plazo que finalizó el día 9 de julio de 2018.

En dicho plazo se han recibido un total de 80 escritos de alegaciones, conteniendo un total de 1.068 alegaciones, de las cuales se han estimado 265 y desestimado las alegaciones restantes, habiéndose estudiado y respondido cada una de ellas conforme consta en el presente informe, incorporándose en el texto final que se somete a probación por la Junta de Gobierno la redacción definitiva de aquellos artículos que se han visto modificados por las alegaciones estimadas.

Se ha incorporado además un preámbulo a la ordenanza, adecuándose así a los principios de buena regulación que establece el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas

En Madrid, a 24 de julio de 2018

El Director General de Gestión y Vigilancia de la Circulación,

Fdo.- Francisco J. López Carmona

NUM. 1

D. [redacted]

En fecha 8 de junio de 2018 tiene entrada en el Registro de la Oficina de Atención al Ciudadano de Sanchinarro el escrito por el que D. [redacted], con [redacted], formula alegaciones a la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Mediante Resolución de la Directora de la Oficina del Secretario de la Junta de Gobierno y Relaciones con el Pleno de 31 de mayo de 2018 se ordenó la publicación oficial del citado Acuerdo de la Junta de Gobierno de 31 de mayo de 2018, por el que se acuerda el sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales a contar desde el siguiente al de publicación en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid (BOCM), siendo publicado en el BOCM nº 136, de 8 de junio de 2018 (página 75).

A resultas de dicha publicación oficial el plazo de información pública queda fijado del 9 de junio al 9 de julio de 2018. Dado que su solicitud fue presentada el 8 de junio de 2018, por tanto un día antes de que comenzara el plazo de la información pública, su escrito no puede calificarse de alegación a la Ordenanza de Movilidad Sostenible ni puede incorporarse al expediente de su tramitación, de conformidad con lo previsto en el artículo 83.2 en relación con el artículo 29, ambos de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPAC).

Sin perjuicio de ello podrá formular por escrito y dentro del plazo fijado al efecto, hasta el 9 de julio de 2018 incluido, cuantas alegaciones considere oportunas a la referida Ordenanza, dirigidas a la Oficina del Secretario de la Junta de Gobierno y Relaciones con el Pleno, sita en la calle Montalbán número 1, que habrán de presentarse, preferentemente en el Registro del Área de Gobierno de Portavoz, Coordinación de la Junta de Gobierno y Relaciones con el Pleno (calle Montalbán nº 1), en los demás Registros del Ayuntamiento de Madrid o de cualquier otra forma admitida por el artículo 16 de la citada LPAC.

NUM.2

D. [redacted]
ASOCIACIÓN DE USUARIOS DE VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL

En fecha 12 de junio de 2018 tiene entrada en la oficina de Registro de Área de Gobierno de Portavoz, Coordinación Junta de Gobierno y Relaciones con el Pleno el escrito por el que D. [redacted], en representación de la "Asociación de Vehículos de Movilidad Personal" con CIF [redacted] en calidad de su [redacted], formula alegaciones al Proyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible inicialmente aprobado mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

1. En relación a su solicitud de que los vehículos de movilidad urbana (VMU) puedan circular por calzada en el municipio de Madrid, sin restricciones de tipos de calles, equiparando su uso *"con los mismos privilegios y obligaciones que las bicicletas"*, el Ayuntamiento de Madrid entiende que debe desestimarse porque la seguridad vial de las personas que circulen empleando tales vehículos y la seguridad vial del resto de personas usuarias de vías y espacios públicos exige una regulación específica en función de las características de cada vehículo, su masa máxima autorizada, su velocidad máxima, su anchura, su longitud, e incluso el tipo de uso al que se destine, en la que se contemple específicamente las vías por las que pueden circular, y sin perjuicio de que en el futuro pueda –y

a nuestro juicio, deba- contemplarse en norma estatal de carácter reglamentario la regulación general de estos vehículos como ya lo está la de automóviles, motocicletas y ciclos. Dicho de otro modo, se entiende que una equiparación general de estos vehículos con bicicletas debería producirse, en su caso, en la normativa estatal y no en una norma reglamentaria de carácter local.

Por ello el Ayuntamiento de Madrid contempla en el Proyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible de 2018 la regulación específica de las vías por las que les está permitido circular a los VMU en función de las características técnicas de cada una de las categorías de estos vehículos conforme al Anexo I de la Instrucción 16/V-124 de la Dirección General de Tráfico, que se incorpora en forma de Anexo II a la Ordenanza, los espacios donde pueden estacionar (artículo 194), las condiciones generales de circulación (artículo 192), así como las particulares para su uso en el desarrollo de actividades económicas (artículo 195).

Con ello se da viabilidad al uso de los VMU en la ciudad de Madrid de forma compatible con la seguridad vial, tanto de sus usuarios de estos vehículos como del resto de usuarios de vías y espacios públicos, superando así la situación actual de la vigente Ordenanza de Movilidad de 26 de septiembre de 2005 que no contempla siquiera la posibilidad de su circulación, y todo ello sin perjuicio de que la extensión inmediata prevista en el artículo 17 de las vías con velocidad máxima de 30 kilómetros por hora (que hará viable la circulación por las mismas de los de tipo "C") así como la progresiva extensión en el diseño urbano, durante el período de vigencia de la ordenanza, de ciclocalles, calles residenciales, carriles bici protegidos y pistas bici, aceras bici, y zonas 30 de coexistencia, irá ampliando las posibilidades de uso de estos vehículos con seguridad vial y respeto a la movilidad peatonal.

2. En relación a su argumento de que el uso de la acera por VMP a velocidad de peatón no ha ocasionado problemas de convivencia se le informa de que esta Administración ha recibido varios escritos de peatones que han visto, sienten y ven en riesgo su seguridad física por la proliferación y uso en aceras de vehículos de movilidad urbana, en los que reclaman la prohibición de su uso en aceras. Reproducimos literalmente a continuación uno de los últimos recibidos a estos efectos, con fecha 15 de junio de 2018:

"Por la acera del Paseo de la Castellana e imagino que cualquier calle de Madrid, pero aquí es donde más lo he sufrido, circulan monopatines eléctricos a gran velocidad entre los transeúntes y me parece peligroso. Está regulado su uso como el de las bicicletas? De no ser así, deberían regularlo. Gracias".

En cumplimiento de la obligación de las Administraciones Públicas de velar por la seguridad vial de las distintas personas usuarias de las vías y espacios públicos se desestima su alegación al considerar que la garantía de la seguridad de los peatones en las aceras no permite admitir el uso de éstas para la circulación de los VMUs, ni siquiera en los términos del *"uso moderado"*, por *"usuarios noveles"* y *"siempre con preferencia al peatón y respetando la medida de seguridad de un metro de separación con los mismos"* que plantea en su alegación, que además entendemos contradictoria con la anterior de equiparar las condiciones de circulación de estos vehículos con las de las bicicletas pues éstas tienen prohibido con carácter general su circulación por las aceras y espacios peatonales.

NUM.3

D. [redacted]

En fecha 19 de junio de 2018 tiene entrada en la oficina de Registro de OAC Chamberí, el escrito por el que D. [redacted], formula alegaciones a la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

Sus alegaciones se estructuran en dos apartados:

A) Vehículos de movilidad urbana:

1.: Alega que la ordenanza debe aclarar el régimen jurídico aplicable a patinetes cuyas características técnicas tengan parte de una categoría y parte de otra.

Se desestima, ya que el anexo se refiere a características máximas de los VMU y es el utilizado por el Estado en la Instrucción 16/V-124 de la Dirección

General de Tráfico. En estos casos se aplica el régimen que corresponda a la categoría más restrictiva.

2.: Alega que se establezca la misma regulación para patinetes con motor y sin motor por acera.

Se desestima; la vigente Ordenanza de Movilidad de 26 de septiembre de 2005 contempla que los patines, patinetes y aparatos similares (como el patinete), pueden circular por acera a paso de persona, ampliando y aclarando la propuesta de nueva ordenanza, los supuestos y los lugares por los que pueden circular, no considerándose adecuada la circulación de patines con motor por la acera por razones de garantizar la seguridad de los peatones.

3.: Alega que no se recoge la posible utilización de patinetes por necesidad física.

Se desestima en base a los mismos criterios de garantizar la seguridad de los peatones, indicados en la alegación anterior, así como a la consideración posterior que hace referencia al artículo 151 apartados 2 y 3 en relación con el uso de "*sillas motorizadas u otros vehículos de movilidad urbana"* por personas con movilidad reducida.

4.: Alega que con la nueva ordenanza "no podrá salir de casa con patinete".

Se desestima; el Proyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible de 2018 contempla la regulación específica de las vías por las que les está permitido circular a los VMU en función de las características técnicas de cada una de las categorías de estos vehículos conforme al Anexo I de la Instrucción 16/V-124 de la Dirección General de Tráfico, que se incorpora en forma de Anexo II a la Ordenanza, así como los espacios donde pueden estacionar (artículo 194), las condiciones generales de circulación (artículo 192), y las particularidades para su uso en el desarrollo de actividades económicas (artículo 195).

Con ello se entiende que se da viabilidad al uso de los VMU en la ciudad de Madrid de forma compatible con la seguridad vial, tanto de sus usuarios de estos vehículos como del resto de usuarios de vías y espacios públicos, superando así la situación actual de la vigente Ordenanza de Movilidad de 26 de septiembre de 2005 que no contempla siquiera la posibilidad de su circulación, y todo ello sin perjuicio de que la extensión inmediata prevista en el artículo 17 de las vías con velocidad máxima de 30 kilómetros por hora (que hará viable la circulación por las mismas de los de tipo "C") así como la progresiva extensión en el diseño urbano, durante el período de vigencia de la ordenanza, de ciclocalles, calles residenciales, carriles bici protegidos y pistas bici, aceras bici, y zonas 30 de coexistencia, irá ampliando las posibilidades de uso de estos vehículos con seguridad vial y respeto a la movilidad peatonal.

5.: Alega si las sillas con motor eléctrico podrán usar las aceras.

A este respecto, el artículo 151 establece que *"2. Las personas con movilidad reducida tendrán prioridad, en cualquier caso, sobre el resto de personas usuarias y aquellas que circulen sobre sillas motorizadas u otros vehículos de movilidad urbana podrán hacerlo, además de por los lugares destinados al*

resto, por las vías ciclistas de la tipología acera-bici, donde también dispondrán de prioridad.

3. Tendrán la consideración de peatones:

a) Las personas que circulen en silla de ruedas o dispositivos análogos, motorizadas o no, y sean titulares de la tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, siempre que lo hagan a velocidad de peatón nunca superior a 10 kilómetros por hora."

Por lo tanto, el proyecto de ordenanza, que parte en esencia de la protección al peatón y a los colectivos más vulnerables, considera como peatones a las personas con movilidad reducida que utilizan sillas motorizadas, por lo que pueden utilizar las aceras para su circulación.

B) Tarjetas para el Estacionamiento de Personas con Movilidad Reducida:

1.: Alega que el artículo 244 vincula la tarjeta a una matrícula, lo que limita el uso de las tarjetas por los titulares del derecho.

Se desestima: Los apartados 3 y 4 a que se refiere el artículo 244, se refieren al supuesto de personas jurídicas titulares de la tarjeta, no a personas físicas, por lo que la regulación propuesta mantiene el mismo régimen que en este sentido establece la ordenanza actualmente en vigor y que es consecuente con lo establecido en el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad.

2.: Alega que el artículo 247 sobre usos indebidos no especifica el supuesto de uso de la tarjeta por persona distinta a su titular.

> Se desestima: El artículo 247.3.d dispone que *"d) Cuando el uso indebido consista en la utilización de la tarjeta por persona distinta a su titular: 2 años."*

NUM.4

D. [redacted]

En fecha 20 de junio de 2018 tiene entrada en la oficina de Registro de Área de Gobierno de Portavoz, Coordinación Junta de Gobierno y Relaciones con el Pleno el escrito por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible inicialmente aprobado mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

Damos contestación a sus alegaciones planteadas respecto a artículos concretos del Proyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible inicialmente aprobado:

1ª) En relación con el artículo 3 propone incluir referencia a la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de espacios públicos urbanizados y al Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación.

Se estima parcialmente: Si bien la referencia a la Orden VIV/561/2010, no se considera procedente debido a su rango normativo, sí se considera adecuada la referencia al Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación.

2ª) En relación con el Artículo 20.2.e) plantea prohibir la circulación de autobuses de línea regular por zonas de prioridad peatonal en atención a su afección a la movilidad peatonal.

Se desestima: la alegación por cuanto la circulación de líneas regulares de transporte público por zonas peatonales no tiene por qué afectar negativamente a la seguridad de los peatones. Se trata de una regulación que varios municipios han adoptado para acercar las redes de transporte público a los usuarios donde existen una concentración de espacios peatonales, fundamentalmente en los centros históricos y que se aplicaría en vías con una demanda peatonal que haga compatible el uso del espacio por las redes de transporte público en superficie como autobuses, aunque en otras ciudades se compatibiliza también con líneas de tranvía.

El acceso de los autobuses y la circulación por dichos espacios debe realizarse en condiciones de seguridad vial para los peatones: a velocidad muy moderada, extremando el conductor la atención y respetando la prioridad peatonal. En estos espacios suelen emplearse autobuses especialmente adaptados para la circulación es estos espacios: vehículos más pequeños y ágiles, menos pesados con lo que se facilita su facilidad de frenado ante cualquier situación, menos contaminantes (eléctricos o de gas, es decir, vehículos CERO o ECO) y los conductores conocen las exigencias de seguridad vial de la circulación por estos espacios.

Asimismo debe destacarse que el acceso del transporte colectivo regular facilita la accesibilidad de las personas con movilidad reducida (PMR) que viven las zonas de prioridad peatonal.

Se desestima la solicitud de acceso de a las zonas y vías peatonales de los vehículos de transporte discrecional porque no se considera justificada dada la prioridad peatonal y entender satisfecha las necesidades de transporte mediante el transporte público colectivo regular de uso general.

3ª) Solicita modificar el artículo 20.3 para incluir el respeto de las condiciones de accesibilidad como uno de los requisitos para la colocación de elementos de protección en los accesos a las vías declaradas peatonales.

Se estima: para incrementar la protección de los peatones y la accesibilidad universal de las vías y los espacios públicos. A tal efecto el artículo 20.3 quedaría redactado en términos similares a estos:

"**Artículo 20.3.** En los accesos a las vías declaradas peatonales podrán colocarse elementos de protección, siempre que se respeten las condiciones de accesibilidad peatonal, el acceso a la propiedad y el paso de vehículos de urgencia.".

4ª) En relación con el artículo 38 relativo a la señalización de las ocupaciones.

Se estima para precisar las obligaciones de accesibilidad recogidas en la Ordenanza de Movilidad Sostenible. A tal efecto se daría una redacción similar a ésta:

> "**Artículo 38.2.g).** Adoptar las medidas necesarias para evitar daños a las personas o a las cosas, acotando el perímetro donde pudiera existir algún peligro para viandantes, canalizando en este caso el tránsito de peatones, garantizando en particular la accesibilidad para todas las personas a través de un itinerario peatonal accesible en las condiciones previstas en la legislación vigente".

6ª) En relación con el artículo 38.6 propone su eliminación y sustitución por otra redacción.

Se desestima: Se considera que la redacción que propone el proyecto de ordenanza es más exacta y adecuada a los fines que persigue, asegurando la accesibilidad al incluir *"garantizar un itinerario peatonal accesible".*

5ª) En relación con el artículo 48 propone que bicicletas, motocicletas y ciclomotores estacionen exclusivamente en calzada.

Se desestima: la ordenanza añade en este ámbito restricciones a la normativa actual en materia de estacionamiento sobre las aceras de vehículos de dos ruedas; en este sentido, la regulación contenida en la ordenanza mejora sustancialmente la contenida en la ordenanza que se encuentra en vigor, y establece por ejemplo la imposibilidad de estacionamiento en aceras en las que exista banda de estacionamiento. Por otra parte, actualmente la mayoría de los aparcamientos para bicicletas están situados en acera, por lo que la alegación propuesta supondría dejar fuera de la Ordenanza la mayoría de los aparcamientos de bicicletas existentes, así como eliminar una de las ventajas de la movilidad ciclista.

Por tanto, sin perjuicio de su estudio en un futuro, y atendiendo a criterios de gradualidad en la implementación de medidas de políticas públicas, se considera adecuada la regulación prevista.

6ª) En relación con los artículo 48 plantea sustituir el término "podotáctiles" por "tacto –visuales".

Se estima en coherencia con el Manual de accesibilidad para espacios públicos urbanizados del Ayuntamiento de Madrid, procediendo a su sustitución en cuantas referencias puedan encontrarse en toda la Ordenanza.

7ª) En relación con los artículo 66 plantea incluir la obligación de cumplimiento de la dotación mínima de plazas PMR establecida por la legislación vigente sobre accesibilidad universal.

Se desestima por redundante. No se considera necesario que una ordenanza municipal con rango normativo reglamentario incluya en un artículo que cumplirá con lo establecido en una norma con rango legal, lo que es obvio en nuestro ordenamiento jurídico.

8ª) En relación con el artículo 87 plantea introducir un nuevo apartado d) relativo a las disposiciones técnicas de emplazamiento de las reservas para bicicletas.

Se estima: introducir en el artículo 87 un nuevo apartado d) con el siguiente contenido:

"**Artículo 81.d.** Se respetará una distancia mínima de 2 metros a los pavimentos tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público".

9ª) En relación con los artículo 153 plantea sustituir el término "pavimentos podotáctiles" por "pavimentos tacto –visuales".

Se estima: por el motivo expuesto en la respuesta a la alegación 5ª. El cambio se realizará en toda referencia a dicho términos contenido en el Proyecto de Ordenanza.

10ª) En relación con los artículo 156 plantea que los límites de velocidad en calles residenciales se reduzcan de 20 km/h a 10 km/h ante la previsión de su modificación en el nuevo Catálogo de Señales de la DGT.

Se desestima porque responde a la normativa vigente. Si hubiera una modificación de estos límites de velocidad por la normativa superior prevalecería esta última.

11ª) En relación con el artículo 157 relativo a las Zonas 30 plantea eliminar la expresión *"no siendo necesario implantar pasos peatonales formalizados"* por

motivos de seguridad vial y porque la definición de la DGT no excluye los pasos de peatones.

Se desestima; si bien efectivamente la definición de la DGT no excluye los pasos de peatones, la expresión "no siendo necesario" no excluye la posibilidad de su implantación

En todo caso se recuerda que la Zonas 30 establecen prioridad para los peatones en su cruce por cualquier punto y que los conductores deben reducir su velocidad y extremar la precaución para asegurar la prioridad de los peatones que pueden cruzar en cualquier punto en los términos de la regulación estatal.

12ª) En el artículo 160.1.5º) plantea introducir el términos "pavimentos tacto-visuales".

Se estima: para facilitar la accesibilidad universal, con una redacción equivalente a la siguiente:

"**Artículo 160.1.5º).** Los titulares de las ocupaciones en vía pública que afecten al normal desenvolvimiento del TPCURUG deberán adoptar a su costa cuantas medidas resulten necesarias para minimizar las posibles afecciones: cambios de ubicación e instalación de paradas, marquesinas y postes, así como de la información estática y dinámica del servicio que estuviera asociada a las mismas, balizamiento y señalización, pavimentos tacto-visuales, implantación de mecanismos complementarios de

seguimiento y control y cualquier otro, que serán explícitamente señalados en la correspondiente autorización de ocupación".

13ª) En el artículo 184 plantea una nueva redacción a los apartados 9 a 12.

Se desestima: porque propone la reiteración del contenido de una norma de rango superior que es directamente aplicable. Con relación al uso del casco, la norma estatal no lo hace obligatorio su uso en zona urbana. El Ayuntamiento de Madrid considera adecuado y recomendable su uso y respeta la libertad de las personas para tomar su decisión en ejercicio de su responsabilidad.

14ª) En el artículo 187 plantea dos alegaciones en el primer párrafo de una referencia a los vehículos de movilidad urbana (VMU).

Se estima: se considera también adecuado sustituir la expresión "sillas de ruedas motorizadas" por "sillas de ruedas motorizadas, "*handbike*", triciclos o dispositivos similares". La redacción se concreta en la respuesta a la alegación 15ª).

15ª) En el artículo 187 plantea la introducción la inclusión en el segundo párrafo de una referencia a las personas mayores.

Se estima la relativa a las personas mayores de forma que el artículo 187 quedará redactado en términos similares a los siguientes:

"**Artículo 187.2** En las aceras-bici, el ciclista circulará a velocidad moderada y no podrá utilizar el resto de la acera, que queda reservada para el peatón. El peatón no podrá transitar sobre la aceras bici, sin perjuicio de su utilización por personas con movilidad reducida que se desplacen en sillas de ruedas motorizadas, "handbike", triciclos o dispositivos similares, salvo para atravesarlas para acceder a la banda de estacionamiento, paradas de transporte público o calzada.

Los ciclistas que transiten por las mismas deberán hacerlo con precaución ante una posible irrupción de peatones y, muy especialmente, de niños, personas mayores y de personas con discapacidad. Deberán mantener una velocidad moderada y respetar la prioridad de paso de los peatones en los cruces señalizados".

16ª) En el artículo 188 plantea una nueva redacción para reforzar la prioridad peatonal frente a los ciclistas en los cruces peatonales en los que los primeros giren a la derecha.

Se estima: a tal efecto el artículo 188.2. se redactará en términos similares a éstos:

"**Artículo 188.2.** En cruces semaforizados, y siempre que exista una señalización que así lo indique, se permite a los ciclistas cruzar la línea de detención estando el semáforo en fase roja para realizar el giro a la derecha, respetando la prioridad del resto. En particular, en aquellos cruces semaforizados en los que exista paso de peatones, los ciclistas respetarán en todo momento la prioridad peatonal".

17ª) En el artículo 193 plantea introducir en la regulación de los VMU los "*scooters*" eléctricos y las sillas de ruedas con acoplamiento a dispositivos de propulsión eléctrica que en ocasiones pueden emplear PMR.

Se desestima: compete al Estado la regulación de las categorías de vehículos. En función de la clasificación que les otorgue el Estado se les aplicará el régimen previsto para cada una de las categorías.

18ª) En el artículo 196 plantea introducir el término "personas mayores".

Se estima, de forma que el penúltimo párrafo de apartado 1 del artículo 196 quedará redactado en términos similares a los siguientes:

> "**Artículo 196.1.** (…) Las personas que circulen con patines o patinetes por vías ciclistas habilitadas sobre las aceras o áreas peatonales, "aceras bici" y "sendas ciclables" deberán hacerlo con precaución ante una posible irrupción de peatones y, muy especialmente, de niños, personas mayores y de personas con diversidad funcional, así como mantener una velocidad moderada y respetar la prioridad de paso peatonal en los cruces señalizados".

19ª) En el artículo 207 plantea introducir el término "conocimiento" en su apartado 3:

Se estima: redactándose en los siguientes términos:

> "**Artículo 207.3.** La contratación del servicio exige el conocimiento, la aceptación y el cumplimiento de su normativa reguladora vigente en cada momento, el cumplimiento de la presente Ordenanza y de la normativa

sobre tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial, así como la obligación de pago del precio correspondiente".

20ª) En el artículo 220.2.d) plantea completar la redacción.

Se estima: redactándose en los siguientes términos:

"**Artículo 220.2.d).** En zonas peatonales y áreas de circulación restringida, siempre que la carga y descarga esté permitida mediante señalización y sea necesaria para dar servicio a estas zonas, con las limitaciones fijadas en la normativa municipal o en la señalización específica, debiendo garantizar en todo momento la continuidad del itinerario peatonal en las condiciones de accesibilidad legalmente establecida".

NUM.5

D. [redacted]

En fecha 22 de junio de 2018 tiene entrada en el Registro de la Oficina de Atención al Ciudadano de Usera el escrito por el que D. [redacted], con DNI [redacted], formula alegaciones al Proyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible inicialmente aprobado mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

En relación a su alegación por la que solicita que en todas las intersecciones de calles en las que exista un paso de peatones y la calzada permita el estacionamiento de vehículos, *"se realice la reserva de estacionamiento para motos, triciclos y motocicletas"*, al entender que mejora la visibilidad del peatón, permite al motorista una mayor certeza sobre dónde podrá buscar estacionamiento y favorece la movilidad de la ciudad aparcar que fundamenta en sus alegaciones, le informamos que la Ordenanza contempla en su texto las líneas básicas de su alegación.

El artículo 73 del Proyecto inicialmente aprobado establece que las reservas para motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas se situarán, cuando proceda a juicio de los servicios municipales de movilidad, en un recinto con protección respecto del resto de vehículos.

El artículo 76.a) regula las *"disposiciones técnicas"* en materia de *"emplazamiento"* establece que, con carácter general, *"se ubicarán en los 15 metros anteriores y 5 metros posteriores al sentido de la circulación de todos los pasos de peatones, en los 15 metros anteriores a las intersecciones"* siempre que no sean pasos de peatones semaforizados (artículo 152.4), así como en aquellos otros lugares seleccionados en función de la demanda existente.

Por tanto el contenido de su alegación ya aparece recogido en el Proyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible inicialmente aprobado por la Junta de Gobierno en su sesión de 31 de mayo de 2018. Sin perjuicio de ello, la redacción definitiva de la Ordenanza será la que apruebe el Pleno del Ayuntamiento de Madrid tras el oportuno trámite de enmiendas de los Grupos Políticos municipales.

NUM.6

D. [redacted]

En fecha 27 de junio de 2018 tiene entrada en la oficina del Registro del Área de Gobierno de Portavoz, Coordinación de la Junta de gobierno y relaciones con el Pleno, el escrito por el que D. [redacted] formula alegaciones a la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio a 9 de julio de 2018.

La primera de sus alegaciones hace referencia a que en el anexo 1 no se incluyen "en el nuevo perímetro" del Servicio de Estacionamiento Regulado "las calles Gral. Cadenas Campos y el paseo de la maestra María Sánchez Arbos", circunstancia que, en su opinión, originaría graves perjuicios a los vecinos afectados.

La citada alegación se desestima puesto que los servicios técnicos municipales consideran adecuado mantener la regulación propuesta y por cuanto la Ordenanza contempla diversas figuras de participación ciudadana a las que podría cogerse el alegante, como las Zonas de Aparcamiento Vecinal (ZAV), destinadas a regular, ordenar y mejorar las condiciones de aparcamiento en superficie de las personas empadronadas en la zona, garantizando la

convivencia con los distintos usuarios de las plazas de estacionamiento y la promoción de modos de movilidad sostenible. De este modo, con carácter general se habilitaría a las personas residentes empadronados en la citada Zona de Aparcamiento Vecinal a estacionar sin coste alguno y sin limitación de tiempo en dichas zonas, mientras que otras personas solo podrán estacionar por un tiempo máximo de dos horas.

La segunda de sus alegaciones hace referencia a la no mención explícita en la Ordenanza a la contaminación acústica generada por motocicletas y automóviles.

La citada alegación se desestima por cuanto su contenido es objeto de otro tipo de Ordenanzas, básicamente de naturaleza medioambiental, resultando aplicable en particular la Ordenanza de Protección contra la Contaminación Acústica y Térmica aprobada por acuerdo plenario de 25 de febrero de 2011 y publicada en el Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid número 6.385 de 7 de marzo 2011, y no propiamente de la presente Ordenanza, cuyo contenido material es la movilidad sostenible.

NUM 7.

D. [redacted]

En fecha 26 de junio de 2018 tiene entrada en la oficina de Registro de la Oficina de Atención al Ciudadano del Distrito de Fuencarral-El Pardo el escrito por el que D. [redacted], con DNI [redacted], formula alegaciones al Proyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible inicialmente aprobado mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

1.- Respecto al art 23.1.1, el Ayuntamiento de Madrid entiende que debe desestimarse su solicitud ya que no vemos necesario especificar BiciMad puesto que el servicio se presta por bicicletas con la única singularidad de ser de pedaleo asistido, por lo que las condiciones de acceso a las áreas de acceso restringido deben ser las mismas que para el resto de las bicicletas y ciclos. De hecho, el establecimiento de una diferenciación en este sentido puede llegar a crear confusión.

2.- En referencia al art 43.9, se desestima su solicitud puesto que no vemos necesario hacer referencia al nombre del servicio por los motivos ya expuestos.

3.- Art 88, se desestima la redacción propuesta ya que en función de lo establecido en el Art.11 de la Ordenanza General de Mobiliario Urbano, el aparcabicicletas que se vaya a instalar en la vía pública deberá corresponder a modelos previamente homologados o singularizados por el Ayuntamiento de Madrid. Es por ello por lo que no debemos hacer referencia a un modelo concreto ya que pudiera dejar de estar homologado.

4.- En cuanto a la incluir la referencia a zonas peatonales no se ha hecho dado que los aparcabicicletas existentes en estas zonas no precisan de reserva de estacionamiento ni balizamiento para su protección.

5.- En relación al art 184.2 se estima su solicitud por lo que el texto hará referencia a carriles específicos o zonas habilitadas con objeto de clarificar la posibilidad de circulación en paralelo.

6.- En relación al art 184.2 bis se estima su solicitud, de tal manera que se hará referencia específica a la no obligatoriedad de circulación por vías de uso exclusivo.

7.- En relación al art 184.2 tres se desestima la redacción propuesta ya que las distintas tipologías de infraestructura ciclista al igual que el resto del viario cuenta con la correspondiente señalización definida e implantada según la normativa sectorial aplicable.

No obstante, es importante señalar que el documento de Revisión y Actualización del Plan Director de Movilidad Ciclista apuntaba la necesidad de

aprobar un nuevo "Manual de Señalización para Vías Ciclistas" indicando una relación de señales necesarias como punto de partida. Este documento específico sobre el tema en cuestión no puede realizarse hasta que no esté aprobado el nuevo Catálogo de señales por parte del Ministerio.

8.- En relación al art 184.4 se desestima la propuesta de redacción ya que no consideramos conveniente especificar carril bus –taxi –motos; el texto establece ya que otros vehículos podrán utilizar el carril bus cuando así se determine. Esta determinación no depende del nombre del carril, que en todo caso se considera adecuado para reflejar la prioridad del transporte público urbano colectivo de carácter general sobre otras formas de transporte.

Esta regulación es similar a la contenida en la ordenanza actualmente vigente, que ha dado como resultado en la práctica una utilización prácticamente completa de los carriles bus por el servicio de autotaxi y las motos –como consta en la señalización existente en la ciudad-.

9.- Art 184.4 bis, se desestima su solicitud por motivos de seguridad vial. Entendemos que la redacción propuesta permitiría el uso de carril bus para adelantamientos, con el consiguiente peligro que esto supondría puesto que se trataría de adelantamientos por la derecha ya que el carril bus con carácter general es el situado más a la derecha.

10.- Art 184.5, se desestima lo solicitado dado que este Ayuntamiento entiende correcta la redacción establecida considerando que la referencia de 1,50 m indicada por la normativa estatal es con motivo de la circulación en vías

interurbanas. Es por ello que no se recoge en el texto, aunque sí se hace referencia a un espacio lateral suficiente que garantice la seguridad.

11.- Con respecto a la propuesta de redacción del art 184.7 se desestima ya que entendemos que no es necesaria la aclaración. La señalización siempre se encuentra lo suficientemente adelantada por definición con objeto de que los conductores de bicicletas o de cualquier tipo de vehículo puedan realizar las acciones necesarias con la antelación suficiente dentro de una circulación segura. En este sentido la implantación de cualquier tipo de señalización por parte de los servicios municipales cumple lo estipulado en la normativa sectorial aplicable.

12.- En relación al art 185.2 se estima parcialmente su solicitud por lo que se introducirá la necesidad de desmontar de la bicicleta y la separación mínima de 1 m indicada, parámetro más que reconocido y plasmado en otras ordenanzas, así como manuales y planes ciclistas. En relación a la velocidad de circulación, entendemos adecuada la fijación en el texto de una en concreto por seguridad jurídica, teniendo en cuenta además que ya se señala que se deberá circular respetando la prioridad peatonal y en condiciones de seguridad.

13.- Art 186.2 se desestima lo solicitado puesto que entendemos más favorable solicitar informe previo del órgano municipal competente en seguridad vial en vez de establecer criterios generales de tal manera que el diseño se realizará de forma particularizada para cada caso.

14.- Art 187.3 se desestima su propuesta de anular el artículo ya que vemos importante que se mantenga el texto, ya que se describe el modo de

funcionamiento de esta tipología de vía no introducida aún en el ayuntamiento bajo su concepción correcta ya definida en la Revisión y Actualización al Plan Director de Movilidad Ciclista. La definición se encuentra en el Anexo III a la Ordenanza.

15.- En cuanto al art 187.4 se desestima su propuesta de anular el artículo. Dada la importancia que tiene la continuidad dentro de un itinerario ciclista se considera necesario mantener el texto del artículo, cuanto más si consideramos que es una figura existente actualmente, los denominados encaminamientos.

16.- En cuanto al art 187.6 se desestima la redacción propuesta ya que la señalización implantada debe contar con los criterios recogidos en la normativa sectorial aplicable.

17.- Art 187.8, se desestima puesto que vemos necesario que se mantenga el texto del artículo ya que se describe el modo de funcionamiento en esta tipología de vía, introducida muy recientemente en el ayuntamiento bajo su concepción ya definida en la Revisión y Actualización al Plan Director de Movilidad Ciclista. La definición se encuentra en el Anexo III a la Ordenanza.

18.- En referencia al art 188.3 se desestima su solicitud entendiendo este ayuntamiento que no es necesario especificar "BiciMad", dado que el servicio se presta por bicicletas con la única singularidad de ser de pedaleo asistido, por lo que las condiciones de acceso a las áreas de acceso restringido deben ser las mismas que para el resto de bicicletas y ciclos. De hecho, el establecimiento de una diferenciación en este sentido puede llegar a crear confusión.

19.- Art 207.7, se desestima su solicitud puesto que entendemos que no son términos que deban regularse en una norma reglamentaria de carácter local como es la ordenanza municipal de movilidad sostenible.

20.- En cuanto al art 210, se desestima por los mismos motivos que los referenciados en el apartado anterior.

NUM.8

Dª. [redacted]

En fecha 27 de junio de 2018 tiene entrada en la oficina de Registro de Oficina de Atención a la Ciudadanía Línea Madrid de Salamanca el escrito por el que Dª [redacted] formula alegaciones al proyecto inicial de Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

Realiza las alegaciones siguientes:

1º) Al artículo 35, relativo a las medidas a tomar durante los episodios de alta contaminación atmosférica y otros asimilados a ellos:

Propone suprimir las excepciones previstas en el apartado 5.m) *"Bicicletas, motocicletas, triciclos y ciclomotores"*, a efectos de que la Junta de Gobierno no las pueda excepcionar de las medidas de restricción de tráfico o estacionamiento.

Se desestima: La excepción que recoge la ordenanza es una posibilidad -compatible con el otorgamiento de facilidades para un vehículo como la moto que ocupa menor espacio en la vía pública y tiene menor impacto en la congestión viaria- que la norma permitiría valorar, pero que no es obligatoria, por lo que su utilización efectiva o se materializa en su caso en instrumentos como el protocolo de actuación para episodios de contaminación por dióxido de

nitrógeno (NO2) en la ciudad de Madrid, sometido igualmente a información pública (en la actualidad y desde el día 26 de junio está vigente un periodo de información pública y de alegaciones de un mes a la nueva redacción de dicho protocolo).

2º) Propone que el exceso de velocidad de las motos, su circulación por las aceras y el ruido que ocasionan, sea objeto de sanción severa, y que se sancione la circulación de bicicletas por acera y espacios peatonales.

Se desestima: La potestad sancionadora exige su regulación en una norma con rango de Ley, y la facultad para elaborar y aprobar leyes únicamente la tiene el Estado y las Comunidades Autónomas, por lo que el Ayuntamiento de Madrid no tiene competencia para innovar los supuestos de infracciones y sanciones a aplicar. En este sentido la ordenanza dispone que *"En relación con el incumplimiento de las normas reguladoras del tráfico, la circulación de vehículos y la seguridad vial contenidas en la presente Ordenanza será de aplicación el régimen de infracciones y sanciones establecido en la vigente legislación estatal sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.".*

En particular, en ningún caso está permitido el exceso de velocidad, la circulación por la acera ni el exceso de emisiones acústicas por parte de las motocicletas, conductas todas ellas ya constitutivas de infracción según la normativa vigente, ni la circulación de bicicletas por aceras y espacios peatonales, salvo lo dispuesto en el artículo 185 para los niños menores de 12 años cuando vayan acompañados por una persona adulta a pie o en bicicleta, no sobrepasen en ningún caso los 10 kms/h; y que circulen y transiten respetando la prioridad de los peatones y las condiciones de seguridad vial, y siempre en todo caso que tales aceras, zonas peatonales y calles peatonales no hayan sido declaradas de especial protección para el peatón.

3º) Propone que el artículo 48 prohíba taxativamente el estacionamiento en aceras de motocicletas, triciclos a motor y ciclomotores de dos ruedas.

Se desestima: La redacción que se propone en el proyecto inicial de ordenanza supone ya una importante mejora para la protección de la movilidad peatonal

respecto de la regulación contenida en la ordenanza actualmente vigente, compatible con el otorgamiento de facilidades para un vehículo como la moto que ocupa menor espacio en la vía pública y tiene menor impacto en la congestión viaria, ya que se ha incluido un apartado que prohíbe su estacionamiento en acera cuando en la misma exista banda de estacionamiento, lo que permite introducir una medida gradual y ponderada que avanza significativamente en la dirección que persigue la ordenanza de mejorar la seguridad del peatón.

4º) Propone que en el artículo 126 y siguientes se regule de forma equitativa y eficaz el estacionamiento de motocicletas, triciclos a motor y ciclomotores de dos ruedas, congruente con el que se utilice para el resto de vehículos a motor.

Se desestima: El artículo 126 precisamente establece la posibilidad de establecer una tarifa para estos vehículos, añadiendo los criterios que se seguirán en su establecimiento: *"El Ayuntamiento de Madrid aprobará anualmente las tarifas máximas por el uso de las plazas rotacionales en gestión directa municipal, no gestionadas en régimen disuasorio, para cada tipo de vehículo: automóviles, motocicletas, bicicletas, vehículos de movilidad urbana y en su caso autocaravanas en los siguientes términos, que asegurarán en todo caso la sostenibilidad económica del servicio:*

1. En la fijación de las tarifas se introducirán criterios de sostenibilidad medioambiental en función de la tecnología de emisiones de los vehículos, su grado de ocupación u otros factores para minimizar el impacto ambiental del servicio.

2. Las tarifas tendrán en cuenta las tasas del estacionamiento regulado en superficie al objeto de fomentar el estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.

3. El estacionamiento de autocaravanas podrá disponer de varias tarifas en función de los servicios complementarios que se presten."

NUM.9

D. [redacted]

En fecha 28 de junio de 2018 tiene entrada en la oficina de Registro del Área de Gobierno de Portavoz, Junta de Gobierno y Relaciones con el Pleno el escrito por el que D. [redacted] formula alegaciones al proyecto inicial de Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

Realiza las alegaciones siguientes:

1º) Se solicita que el texto de la nueva ordenanza especifique claramente que los vehículos autotaxis de Madrid que estén prestando servicio puedan realizar todos los giros que aun estando prohibidos para el tráfico general, estén autorizados para la EMT.

Se desestima: La regulación de la señalización de tráfico indicativa de los giros no es objeto de regulación de una ordenanza, cuya vocación es la de regulación de los aspectos generales aplicables a cada materia.

Concretamente en lo que a los giros prohibidos o permitidos se refiere, es preciso señalar que los técnicos municipales estudian pormenorizadamente cada uno de ellos, teniendo en consideración el tamaño de las vías, su capacidad y otras variables técnicas que permiten optimizar la movilidad sobre ellas, dando como resultado en ocasiones la conveniencia de permitir el giro únicamente al transporte público colectivo regular de viajeros -que, con un solo vehículo y una ocupación limitada de la calzada permiten el traslado de decenas de personas-, pudiéndose en otros casos permitir como sugiere el alegante, el giro también de vehículos autotaxis, pero en cualquier caso, tras el estudio individualizado de cada supuesto y no como decimos, en el ámbito de la ordenanza.

2º) Al artículo 182: Solicita que en la regulación de las líneas de detención adelantada quede totalmente prohibido para los vehículos de dos ruedas o similares el rebasamiento por el lado derecho del resto de vehículos que utilicen el carril derecho de la calzada en el sentido de la marcha.

Se desestima: Tal y como indica el apartado primero del artículo 182: *"1. Para favorecer la circulación y la seguridad de ciclomotores y motocicletas, siempre que las condiciones técnicas de la vía lo permitan, se implantarán líneas de detención adelantada para garantizar la prioridad de estos vehículos en las salidas de los semáforos."*. En definitiva, únicamente se implantarán líneas de detención adelantada cuando las condiciones técnicas de la vía lo permitan y el acceso a las mismas estará sometido a las reglas generales sobre circulación y adelantamiento establecidas en la normativa nacional aplicable, sin que parezca precisa una consideración específica de esta circunstancia en una norma local de carácter reglamentario.

3º) Al artículo 315 y a la Disposición transitoria segunda, sobre *"los requisitos ambientales para la circulación"*. El alegante manifiesta que *"existe un agravio comparativo del tratamiento dado a dichos vehículos con los autobuses, por lo que solicita que todos los vehículos dedicados al transporte público de personas que habitualmente circulan por Madrid, tengan los mismos requisitos medioambientales"*

Se desestima: Por una parte, debe tenerse en cuenta que los vehículos mayor capacidad como autobuses tienen la posibilidad de transportar a un mayor número de personas por viaje, por lo que cualquier consideración a este respecto debe considerar no solo las emisiones del vehículo en su conjunto sino las emisiones por persona transportada.

Además, en lo que respecta en particular a la flota de autobuses urbanos de la Empresa Municipal de Transportes, ésta está constituida en su inmensa mayoría por vehículos de bajas emisiones, que utilizan fundamentalmente Gas Natural o GLP como combustible, e incluso dispone ya de líneas servidas exclusivamente por autobuses eléctricos.

Por otra parte, la alegación no concreta cuál es el agravio comparativo al que se refiere, por lo que no es posible su valoración más allá de lo indicado anteriormente. No obstante, es preciso aclarar que la regulación que se realiza en el proyecto inicial de Ordenanza de Movilidad Sostenible sobre los requisitos ambientales para la circulación se basa en las categorías de clasificación que en cuanto al nivel de emisiones contaminantes de los vehículos, ha establecido la Dirección General de Tráfico.

NUM. 10

[redacted]

En fecha 29 de junio de 2018 tiene entrada en el Registro del Área de Gobierno de Portavoz, el escrito por el que D. [redacted] formula alegaciones al proyecto inicial de Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

Presenta las siguientes alegaciones:

1ª) Solicita la modificación de artículo 192.3 al objeto de que se permita el uso de cascos dotados de auriculares para la comunicación la comunicación de telefonía móvil homologados como existen para las motos.

Se estima, autorizando exclusivamente respecto de aquellos cascos dotados de dispositivos de comunicación que dispongan de la requerida homologación, y de forma condicionada a que se lleve a cabo un uso responsable en condiciones de seguridad vial tanto para el usuario del vehículo como de resto de usuarios de las vías.

2ª) Solicita la modificación de artículo 193 al objeto de que se autorice a los vehículos de movilidad urbana (VMU) la circulación por la acera y espacios peatonales, de forma puntual y con la debida precaución, al objeto de facilitarles el enlace al siguiente punto habilitado para la circulación de estos vehículos y posibilitarles llegara su destino final. Alega la dificultad de transitar por las aceras arrastrando un vehículo de tipo B que puede llegar a los 50 kilos de masa máxima autorizada, aunque señala que estas dificultades de circulación son también predicables de los VMU de tipo A.

Se desestima: por motivos de seguridad vial tanto de las personas que circulen empleando tales vehículos como del resto de personas usuarias de vías y espacios públicos. El Proyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible pone el acento en la seguridad vial, protegiendo tanto a los peatones a los que reserva el uso exclusivo de las aceras como a los usuarios de los vehículos de movilidad urbana, para los que determina específicamente aquellas vías en las que podrán circular estos vehículos atendiendo a las condiciones de seguridad vial de sus usuarios y el resto de usuarios de las vías y espacios públicos en función de las características técnicas de cada una de las categorías de estos vehículos conforme al Anexo I de la Instrucción 16/V-124 de la Dirección General de Tráfico, que se incorpora en forma de Anexo II a la Ordenanza, los espacios donde pueden estacionar (artículo 194), las condiciones generales de circulación (artículo 192), así como las particulares para su uso en el desarrollo de actividades económicas (artículo 195).

Sin perjuicio de ello durante el período de vigencia de la Ordenanza el Ayuntamiento de Madrid llevará a cabo la progresiva extensión en el diseño urbano de vías ciclocalles, carriles bici protegidos y pistas bici, aceras bici, entre

otras, que irán progresivamente ampliando las posibilidades de uso de estos vehículos con seguridad vial y respeto a la movilidad peatonal.

3ª) Solicita que los VMU de tipo B puedan circular con la misma posibilidad que una bicicleta por zona urbana incluyendo expresamente los ciclocarriles.

Se desestima: por entender que se equiparación general de los VMU con las bicicletas debería producirse, en su caso, en la normativa estatal y no en una norma reglamentaria de carácter local.

4ª) Solicita que al menos se autorice la circulación de los VMU de tipo B por las aceras en horario nocturno.

Se desestima: por los motivos expuestos en la contestación a la segunda alegación.

NUM.11

D. [redacted]

En fecha 30 de junio de 2018 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento el documento con nº de anotación 20180716663 por el que D. [redacted] formula alegaciones a la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio a 9 de julio de 2018.

Las alegaciones presentadas son las siguientes:

1.- Propone en primer lugar, añadir un epígrafe al Capítulo II, aunque sin indicar a qué Título o Libro corresponde tal Capítulo II, según el cual se permita "presentar denuncias de tráfico a requerimiento a la Policía Municipal sobre infracciones de tráfico de manera telemática", de modo que sea una previsión que se pueda implementar en el futuro.

Se desestima puesto que la normativa nacional de tráfico permite ya la presentación de denuncias voluntarias por cualquier particular en esa materia, sin perjuicio de que solo quienes tengan la condición de agentes de la autoridad a estos efectos (en el caso del Ayuntamiento de Madrid, Policía Municipal y Agentes de Movilidad) gozan de presunción de veracidad. Además, y en cumplimiento de la Ley 39/2015 de 1 de octubre de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y resto de normativa

aplicable, el Ayuntamiento de Madrid ofrece a la ciudadanía un servicio de registro electrónico que puede utilizarse a tal fin, incluyendo la aportación de los medios de prueba que la persona denunciante desee aportar, iniciándose en su caso, por el órgano competente, la instrucción del correspondiente procedimiento sancionador.

2.-Se propone la modificación del art. 42 para ampliar los supuestos de paradas a otros servicios distintos de los recogidos (farmacéuticos, prensa y BICIMAD).

Se desestima puesto que se considera adecuado mantener una regulación restrictiva de este supuesto, por su afección a la fluidez general del tráfico.

3.- Modificación del art. 50, punto 3, ap. a, en el sentido de establecer un horizonte temporal que limite la circulación de los "vehículos mixto adaptable o vehículo derivado de turismo" provisionalmente a vehículos ECO y posteriormente a vehículos CERO EMISIONES.

Se desestima pues se entiende que supondría un trato distinto del recibido por los furgones, furgonetas o camiones con masa máxima autorizada de igual o inferior a 3.500 kilogramos.

4.- Modificación del ap. c del punto anterior para exigir que los vehículos de empresas de vehículos multiusuarios con distintivo tipo ECO tengan que convertirse en CERO EMISIONES para seguir formando parte de los colectivos cualificados.

Se desestima: Con carácter general, las exigencias en materia de emisiones para distintos tipos de vehículos provienen de lo aprobado en el Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático, sometido igualmente a un período de información pública.

5.-Modificación del art. 57.2, eliminando o modificando la previsión del "tras el correspondiente proceso participativo" en la constitución de las ZAV.

Se desestima, por cuanto la ordenanza propicia de manera decidida el fomento de la participación ciudadana, de modo que la ciudadanía la ejercerá en función de sus necesidades en materia de estacionamiento.

6.- Modificación del art. 58.1. No se indica el sentido de la modificación, aunque advierte de que "tal redacción abre la vecindad a la mayoría de coches de Madrid por lo que hace que la ZAV pierda sentido".

Se desestima: por una parte, gran parte de los vehículos que utilizan como estacionamiento final o disuasorio el ubicado en la vía pública de posibles Zonas de Aparcamiento Vecinal proceden de otros municipios o del interior de la propia zona SER, y en ninguno de tales casos tendrían la consideración de residentes a estos efectos. Por otra, el diseño radial del sistema de transporte público hace que la eficacia y el tiempo de desplazamiento de este tipo de viajes con origen y destino en el exterior de la zona SER actual sean en ocasiones mejorables y por tanto justifiquen una opción como la que se plantea.

7.- Modificación del art. 60 a) añadiendo un nuevo tipo de reserva dotacional destinado a vehículos no contaminantes, exclusivamente vehículos CERO EMISIONES y transitoriamente, vehículos ECO.

Se desestima puesto que se considera que ya disponen de importantes facilidades para acceder a Áreas de Acceso Restringido y estacionar en zonas SER y ZAV.

8.- Modificación del art. 87, de modo que la ubicación de los aparcamientos para bicicletas en determinados espacios públicos, como polideportivos y centros culturales, se haga en el interior de los mismos siempre que exista espacio, a fin de mejorar la seguridad.

Se desestima porque el objeto de regulación de la ordenanza en materia de reservas de aparcamiento no se extiende a recintos cerrados, materia que debe abordarse en su caso en la normativa urbanística.

9.- Modificación del art. 88 para que las exigencias de señalización de aparcamientos de bicicletas no acarre que los actuales aparcamientos no señalizados "pierdan su legalidad".

Se desestima porque la exigencia de nueva señalización no convierte en ilegales a los actuales aparcamientos de bicicletas, sino que simplemente les exigirá ajustarse a los nuevos requerimientos en la señalética.

10.- Incorporación de un nuevo punto al Capítulo V, Sección 3ª, en el sentido de añadir un nuevo tipo de reserva de aparcamiento no dotacional destinado a las autoescuelas. A fin de evitar los problemas de doble fila o vehículos mal aparcados.

Se desestima: el criterio utilizado con carácter general debe tener en cuenta la limitación física del espacio público disponible en banda de estacionamiento en la ciudad y la inconveniencia de una excesiva parcelación del mismo. Además, el artículo 61.7 contempla la posibilidad de que se habiliten tipos de reservas no incluidas en el listado específicamente recogido en la Ordenanza siempre que con anterioridad se fije un criterio común para toda la ciudad a través de informe del órgano competente.

11.- Modificación del art. 151 prohibiendo circular con perros sin correa a cualquier hora del día al atravesar una acera-bici, al circular por la acera adyacente a una acera-bici o al usar una senda ciclable, de modo que se eviten los sustos que generan los perros sueltos que cruzan un carril sin control.

Se desestima por las mismas razones de seguridad vial que se alegan, puesto que la visibilidad de una correa extendida que se cruza en la dirección de un ciclista, es prácticamente nula y se entiende que puede generar igualmente riesgos.

12.- Modificación del art. 184. 4. sustituyendo el ancho de 4,5 metros en los carriles-bus como requisitos para que puedan circular también las bicicletas, por el requisito de "cuando la señalización lo permita".

Se desestima porque el establecimiento de una sección mínima para el carril-bus permite conciliar de manera objetiva la circulación de ambos vehículos, bus y bici, de modo que puedan coexistir de manera segura.

13.-Modificación del art. 186.5 cambiando la expresión "paseo pavimentado" por otro que permita circular por los caminos de tierra a las bicicletas en los parques y jardines públicos urbanos.

Se desestima. La regulación distingue entre parques y jardines públicos urbanos, donde figura la limitación que se pretende eliminar (excepto para los menores de 12 años) y las zonas forestales y parques suburbanos, donde no existe tal limitación, todo ello en aras a una mayor seguridad vial.

14.- Modificación del art. 187.6, de modo que se permita a las bicicletas cruzar sin desmontar por pasos de cebra y semáforos que unan dos aceras-bici o sendas ciclables contiguas. La regulación que se pretende modificar figura en el apartado 4 del citado artículo, donde se contempla una regla de sana prudencia exigiendo al ciclista desmontar de la bicicleta y continuar la marcha a pie cuando exista tal densidad peatonal que exija realizar quiebros o maniobras bruscas.

Se desestima por razones de seguridad vial y en virtud de la necesaria protección del tránsito peatonal por los espacios a éste reservados, circunstancias ambas que constituyen elementos fundamentales de la nueva norma propuesta.

Sin perjuicio de lo anterior, nada obsta en la regulación de la ordenanza a que existan, como sucede en la actualidad, pasos de peatones o semáforos que den continuidad a carriles bici con la correspondiente señalización (tanto semafórica como horizontal) por los que las personas usuarias pueden atravesar sin desmontar de modo segregado del tránsito peatonal.

15.- Modificación del art. 214 para someter al sistema arbitral de consumo de Madrid a los servicios de vehículo compartido y para obligar que en una fecha a determinar todos los vehículos de este tipo sean de CERO EMISIONES.

Se desestima la propuesta de incorporación del sometimiento al sistema arbitral por coherencia con lo ya dispuesto para los sistemas de bicicleta compartida en los artículos 213.4 y 207.9, dado que, en contra de lo que sucede con BiciMAD y a los servicios de bicicleta compartida, se trataría de una condición relativa a los derechos de los consumidores impuesta a servicios que no serían de titularidad municipal ni estarían obligatoriamente sometidos a una autorización demanial por parte del Ayuntamiento, en una ordenanza que se basa en la competencia municipal sobre movilidad, lo que se considera excesivo.

Se desestima igualmente lo relativo a la obligación de prestar los servicios de vehículo compartido, a partir de una determinada fecha, con vehículos CERO emisiones. Por una parte, tales vehículos vendrán sometidos a la normativa general de la ordenanza relativa a circulación y estacionamiento (que recoge por tanto limitaciones específicas en función de las emisiones para vehículos sin etiqueta ambiental o con las asignadas a los más contaminantes). Por otra, y como ya se ha indicado con anterioridad, con carácter general, las exigencias en materia de emisiones para distintos tipos de vehículos provienen de lo aprobado en el Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático, ya sometido anteriormente a un período de información pública.

16.- Modificación del art. 215 obligando a los vehículos de alquiler con conductor a ser CERO EMISIONES en una determinada fecha, que no especifica.

Se desestima para no establecer discriminaciones entre los vehículos de los dos tipos de servicios contemplados en el artículo y porque ya figuran en la Disposición Transitoria 2ª unos límites temporales aplicables a las características ambientales de los vehículos destinados a los servicios de referencia.

17.- Modificación de la Disposición Transitoria primera, punto 2, de modo que se aplique también a las Zonas de Aparcamiento Vecinal (ZAV).

Se estima, por razones de coherencia de la regulación. Se eliminará la expresión "del artículo 49.4", entendiendo por tanto que la referencia a las "áreas de estacionamiento regulado" hace referencia tanto al Servicio de Estacionamiento Regulado como a las Zonas de Aparcamiento Vecinal.

En materia de movilidad ciclista, se presenta otra serie de alegaciones:

18.- "Definir las cajas de giro"

Se desestima, por falta de especificación de lo solicitado. En todo caso, la incorporación de una definición a la Ordenanza no tiene sentido más que en aquellos casos en que los conceptos definidos se utilicen dentro de la propia norma.

19.- Modificar la definición de arcén bici y carril bici-bus en los términos de la normativa de Bizkaia.

Se desestima, por entender adecuada la definición contenida en el texto.

20.- Modificación de una señal.

Se desestima, por entender adecuada la definición contenida en el texto.

21.- Ampliar a 15 km/h la limitación de 10 km/h para las bicicletas, que aparece en diversos preceptos.

Se desestima por razones de seguridad vial y convivencia con otros usuarios vulnerables de las vías y espacios públicos, especialmente peatones.

22.- Exigir a las bicicletas de alquiler sin base a que en las mismas figurara un texto con la normativa mínima a conocer y otro tanto a las con base, en cuyo caso debería figurar en las bases.

Se desestima. Parece materialmente imposible que figure en la propia bicicleta toda la regulación de la ordenanza relativa a las bicis.

Por último, en materia de fomento de la bicicleta, se formulan otra serie de alegaciones:

23.- Se propone "reducir la obligación de que los menores lleven casco a los 12 años", entre otras razones por considerar que no existen estudios científicos que hayan demostrado que en ciudad el casco ayude a reducir los accidentes y sus lesiones.

Se desestima por razones de seguridad vial y coherencia con la normativa nacional aplicable, de obligado cumplimiento en la materia.

24.- Se propone la habilitación de las luces traseras intermitentes para señalizar la posición y mejorar la visibilidad puesto que se alega que no está clara la legalidad de su uso.

Se desestima porque excede del objeto de la Ordenanza y de las competencias municipales.

25.- Se propone "abolir la obligación de que las bicicletas lleven timbre" puesto que son pocas las que los montan y prácticamente no aportan nada a la seguridad vial.

Se desestima porque excede del objeto de la Ordenanza y de las competencias municipales.

NUM.12

D. [redacted]

En fecha 29 de junio de 2018 tiene entrada en el Registro Electrónico, escrito por el que D. [redacted] formula alegaciones al proyecto inicial de Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

En los apartados primero (sobre el contenido), segundo (comentarios al enfoque) y tercero (comentarios a líneas maestras), se realizan una serie de consideraciones y opiniones que no pueden considerarse formalmente alegaciones al articulado del proyecto inicial de ordenanza, por lo que encontrándonos en la fase del procedimiento de alegaciones, no procede entrar a valorar dichas consideraciones.

En el apartado cuarto, presenta las siguientes alegaciones:

1º) Al artículo 151.2: Propone que se establezca una ratio mínima de zona peatonal urbana (65-75%), que incluiría calles, aceras y otras zonas peatonales, así como en zonas 30.

Se desestima: El establecimiento de zonas peatonales se realizará tras el estudio individualizado de las mismas realizado por los técnicos municipales, sin que sea posible establecer a priori porcentajes mínimos, que pueden no corresponderse con las necesidades de movilidad de la ciudad. Además, se entiende que se trata de una consideración que tiene naturaleza urbanística y que, por tanto, debería reflejarse en su caso en dicha normativa.

2º) Al artículo 151.2: Propone que se supriman las aceras bici y se sustituyan por carril bici a nivel de acera.

Se desestima: El Anexo I 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 establece en su definición número 77 que es acera-bici la "Vía ciclista señalizada sobre la acera."; por lo tanto se trata de un concepto previsto en la normativa estatal y cuya instalación se realiza previo estudio por los técnicos municipales y únicamente cuando la anchura de la acera lo permite, por lo que, con independencia de que la política municipal en materia de movilidad pueda hacer uso o no de dicha posibilidad en cada momento y circunstancia, no se considera adecuado eliminar taxativamente la posibilidad de su implantación en la ordenanza.

3º) Artículos 152.2 y 152.4: "Recordar que todo vehículo debe moderar su velocidad al acercarse a un paso de peatones y en todo caso ceder el paso de viandante" "Los semáforos deben dar tiempo suficiente a cruzar a PMR"

Se desestima: Se comparte plenamente lo manifestado en su alegación, pero no se considera necesario introducir en el texto lo que ya está establecido en normativa de ámbito superior.

4º) Artículo 152.5: Propone que dicho artículo no se reserve exclusivamente a los pasos de peatones que se habiliten o reformen a partir de la entrada en vigor de la ordenanza y que se incremente de los 5 metros que propone el proyecto inicial a 10 metros, para incrementar la seguridad.

Se desestima: El Ayuntamiento de Madrid incorpora por primera vez en su regulación la previsión de reserva obligatoria de 5 metros previos a los pasos de peatones, a efectos de mejorar la visibilidad y la seguridad vial, lo que supone un importante avance en la materia. En este sentido, la implementación de políticas públicas como la que pretende llevarse a acabo con la regulación propuesta en este artículo, exige su puesta en marcha gradual, su testeo y en su caso su mejora futura.

5º) Artículo 153: Propone que se incluya expresamente que la prohibición para circular en aceras y zonas peatonales a la que se refiere el artículo, no afecta a sillas de ruedas, ciclos ni a modos de trasporte activo.

Se desestima: El artículo 151.3 establece que *"Tendrán la consideración de peatones:*
a) Las personas que circulen en silla de ruedas o dispositivos análogos, motorizadas o no, y sean titulares de la tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, siempre que lo hagan a velocidad de peatón nunca superior a 10 kilómetros por hora.". Por lo tanto, no parece necesario incluir expresamente ninguna referencia extra para usuarios de sillas de ruedas, ya que está expresamente regulado en el artículo reproducido. Por su parte, todo el capítulo II *"Bicicletas y otros ciclos"* y el Capítulo III *"Vehículos de Movilidad Urbana"* se dedican a la regulación pormenorizada de por dónde pueden circular ambos tipos de vehículos, por lo que no se considera necesario realizar en este artículo ninguna otra consideración al respecto.

6º) Artículo 154: Propone eliminar de dicho artículo la necesidad de motivar el establecimiento de espacios de especial protección para el peatón.

Se desestima: Las decisiones que adopten los poderes públicos no pueden ser arbitrarias conforme establece el propio artículo 9.3 de la Constitución Española; por ello y conforme establece el artículo 35 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, se considera adecuado que se motiven y fundamenten las decisiones de la administración, que como en este caso, suponen la aplicación de una serie de medidas que son diferentes a las que con carácter general se aplican al resto de calles de la ciudad.

7º) Artículo 156: Propone distinguir entre calles peatonales y calles residenciales.

Se desestima: Las calles residenciales se definen en el artículo 156 como aquellas *"en las que existe una coexistencia en el mismo espacio de peatones, ciclistas y vehículos a motor."* Las calles peatonales no constan definidas expresamente en la normativa estatal, no considerándose adecuado su definición en una normativa de rango reglamentario municipal.

8º) Artículo 157: No se realiza propuesta concreta alguna, por lo que no se considera adecuado entrar a su valoración.

9º) Artículo 158: Propone la eliminación del artículo referido a las prohibiciones a los peatones.

Se desestima: Se considera adecuada la regulación que se propone toda vez que la vocación de la ordenanza es regular la movilidad en una acepción

amplia, que comprende tanto a los vehículos como a los peatones, ambos con sus derechos y obligaciones.

10º) Artículo 160: Propone no utilizar la sigla TPCURUG al no ser comprensible.

Se desestima: El artículo antes de utilizar la sigla, reproduce las palabras completas que la componen, estando aceptado por la Real Academia Española de la Lengua como *"Abreviación gráfica formada por el conjunto de letras iniciales de una expresió n compleja"* y definido en el artículo 160.1 de la propia Ordenanza.

11º) Artículo 160.1.3: No hace ninguna propuesta, simplemente menciona *"Bien pero cabría concretarlo más"*

Se desestima: El artículo establece que *"Podrán adoptarse medidas de gestión diferenciada del tráfico que posibiliten la prioridad efectiva de los vehículos del TPCURUG mediante prioridad semafórica y la autorización de movimientos exclusivos reglamentariamente señalizados siempre que se garantice la seguridad vial."*, por lo que no alegando ningún aspecto concreto, no se considera adecuada su modificación.

12º) Artículo 161.1: Echa en falta que el artículo se refiera a la calidad de los servicios, a las funciones de servicio público y aspectos relacionados.

Se desestima: El artículo establece que *"Sin perjuicio de otras clasificaciones y criterios como los urbanísticos o de otra naturaleza, a efectos de movilidad forma parte de la "Red Básica de Transporte" (RBT) toda vía pública por la que circule, pare o regule una línea de transporte público colectivo regular de uso general."*, por lo que no se considera adecuada su modificación.

13º) Artículo 183: Propone que "la opción de circular doble sentido se amplíe a zonas 30.

Se desestima: En el amplio proceso participativo de elaboración del proyecto inicialmente aprobado de ordenanza se han recibido propuestas tanto de los lobbies afectados por la misma, como de asociaciones ciudadanas y de las Áreas de Gobierno y otros órganos del propio Ayuntamiento de Madrid, participando activamente entre otras, la Policía Municipal, que desaconseja la propuesta realizada por el alegante por motivos de seguridad vial.

14º) Artículo 183: Propone que no se cobren tarifas en los biciaparcamientos.

Se desestima: Las reservas de estacionamiento para bicicletas en vía pública son de utilización gratuita. Las bicicletas que estacionen igualmente ancladas a vallas o elementos delimitadores de espacios en la vía pública podrán hacerlo

igualmente gratuitamente (artículo 48, último párrafo). No obstante, en los aparcamientos municipales, el cobro de tarifas se destina entre otros aspectos, al mantenimiento de las infraestructuras cuyo coste debe abonar quien las utiliza, sin perjuicio del establecimiento de tarifas diferenciadas y por tanto más reducidas que ya prevé la ordenanza.

15º) Artículo 183: Propone que no se permita la circulación de bicicletas ni a menores de doce años por la acera, ya que deben circular por la calzada.

Se estima parcialmente: la referencia correcta es al artículo 185.2; no obstante, la previsión contemplada en este artículo va dirigida a asegurar la seguridad de los menores y añade dos condiciones; por una parte, que el menor vaya acompañado de una persona adulta y por otra, que no rebase la velocidad del peatón, todo ello con el objetivo de que trayectos como los escolares, en determinadas zonas de la ciudad en su configuración actual, puedan realizarse de modo seguro como iniciación a la utilización de la bicicleta como medio de transporte. No obstante, se estima en lo referente al acompañamiento por parte de una persona adulta, que en este caso no podrá circular en bicicleta por la acera, proporcionando así mejor ejemplo y favoreciendo que efectivamente se respete la prescripción de que no se circule a velocidad superior a la del peatón.

16º) Artículo 183: Propone que no se prohíba la circulación de ciclos de más de dos ocupantes por la calzada ya que no son peligrosos.

Se estima parcialmente: se entiende que la referencia correcta es al artículo 189.3; si bien la Ordenanza prevé también en el mismo artículo 189 la posibilidad de transportar personas, y utilizar para ello sillas, remolques, semirremolques o semibicis homologados, en los términos y con las limitaciones impuestas por la normativa estatal de aplicación, se amplía el número de ocupantes máximo del vehículo hasta cuatro, entendiendo que debe mantenerse una limitación a estos efectos por motivos de seguridad vial.

17º) Artículo 184: Lo valora positivamente pero no realiza alegación alguna.

18º) Artículo 185: Reitera propuesta de prohibición de circulación de bicis por menores de doce años por la acera:

Se desestima: Se reitera la motivación de la alegación 15.

19º) Artículo 188: Reitera lo expuesto en la alegación 16.

Se desestima: Se reitera la motivación de la alegación 16.

20º) Capítulo II: Propone modificar el nombre de "Vehículos de movilidad urbana" por el de "vehículo de transporte personal".

Se desestima: El artículo 191 establece que *"1. Son vehículos de movilidad urbana (VMU) aquellos a los que la normativa estatal les conceda dicha condición."*. El concepto define de forma correcta a lo que se quiere referir al circunscribirse al ámbito urbano la regulación contenida en la ordenanza. Además, se hace constar que la tipificación correspondiente contenida en el anexo II de la ordenanza y que reproduce la Instrucción 16/V-124 de la Dirección General de Tráfico, contempla vehículos que pueden trasladar a hasta 3 personas (tipos C1 y C2).

21º) Artículo 192: Propone que no se prohíba a menores de 15 años el uso de VMU.

Se desestima: El artículo 192.1 dispone que *"Los menores de 15 años solo podrán hacer uso de vehículos de movilidad urbana cuando éstos resulten adecuados a su edad, altura y peso, fuera de las zonas de circulación, en espacios cerrados al tráfico, y acompañados y bajo la responsabilidad de sus progenitores o tutores, o en el supuesto previsto en el apartado 4 del artículo 195."* Esta edad, además, se equipara a la definida en la normativa nacional aplicable para la utilización de ciclomotores.

22º) Artículo 193: Propone que se permita la circulación de VMU por aceras.

Se desestima: Como su propio nombre indica, los vehículos de movilidad urbana tienen la naturaleza de vehículos y por lo tanto con carácter general, no deben circular por las aceras. Adicionalmente, se hace constar que uno de los elementos clave del nuevo texto normativo aprobado inicialmente es la protección del tránsito peatonal por las aceras, siendo así que no parece adecuado a estos efectos, por motivos de seguridad vial, que vehículos que pueden alcanzar velocidades de hasta 45 kilómetros por hora (C1 y C2) o mínima de 20 kilómetros por hora (tipo A) circulen libremente por las aceras.

23º) Propone revisar la clasificación de los vehículos de movilidad urbana.

Se desestima: Se trata de una clasificación que reproduce la Instrucción 16/V-124 de la Dirección General de Tráfico, por lo que no es competencia municipal ni la ordenanza su ámbito de regulación.

24º) Artículo 196: Propone que no se prohíba el monopatín como modo de transporte.

Se desestima: Se entiende que el texto realiza una regulación del monopatín como medio de transporte similar en términos generales a la de patines y patinetes sin motor.

Así, la normativa estatal actualmente aplicable, únicamente permite la circulación de patines, patinetes y aparatos similares por acera a paso de persona. La ordenanza aclara por donde y en qué condiciones puede circular, sin contravenir la normativa estatal y mejorando por lo tanto la situación actual:

> *"1. Los patines y patinetes sin motor o aparatos similares sin propulsión motorizada podrán transitar:*
>
> *a) Por las aceras y demás zonas peatonales a una velocidad adaptada al paso de persona, evitando en todo momento causar molestias o crear peligro. En ningún caso tendrán prioridad respecto de los peatones.*
>
> *b) Por carriles bici protegidos o no, aceras-bici, sendas ciclables, pistas-bici y ciclocalles exclusivas para la circulación de bicicletas.*
>
> c) *En los parques públicos, por aquellos itinerarios en los que esté permitida la circulación de bicicletas. En caso de tratarse de sendas compartidas con el peatón se limitará la velocidad de circulación a 10 km/h, respetando en todo momento la prioridad del peatón. En ningún caso podrán transitar sobre zonas ajardinadas".*

25º) Artículo 205: No entiende la prohibición de circular por calzada de los vehículos de tracción animal.

Se desestima: Dicho artículo no prohíbe taxativamente la circulación de animales, ya que establece que *"pudiendo autorizarse excepcionalmente mediante la expedición de la correspondiente autorización expresa municipal, previa solicitud en la que se indique motivo que justifica de la excepción, itinerario y horarios propuestos, y seguro de responsabilidad civil suscrito al efecto.*

La autorización requerirá de informes de las unidades encargadas de protección de animales, seguridad vial y movilidad, todos ellos con carácter preceptivo y vinculante."

Todo ello se realiza fundamentalmente con el fin de garantizar la seguridad de los propios animales, y con el fin de definir la forma en la que se puede autorizar su tránsito, ampliando y mejorando la seguridad jurídica respecto de la ordenanza actualmente en vigor.

26º) Artículo 212.8: Manifiesta su disconformidad con la regulación contenida en el artículo 218 *"El titular de las bicicletas estará obligado al pago de los tributos que, en su caso, procedan por la utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público local."*

Se desestima: El artículo 20.1.a) 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 establece dicha figura tributaria, que se exige si procede en los términos que establece la ordenanza fiscal aplicable. La "justicia social" de la tasa no es objeto de debate en la presente ordenanza. Además, se han valorado las experiencias previas de ocupación masiva del espacio público por bicicletas de alquiler sin base fija en ciudades como Shangai incluyendo el abandono de las mismas con graves perjuicios para el tránsito peatonal y costes de retirada para el erario público.

27º) Artículo 215: Propone que se prohíba la circulación en la ciudad de todos los vehículos que no sean CERO o ECO.

Se desestima: La ordenanza pretende poner en vigor las consideraciones aprobadas en el plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático del Ayuntamiento de Madrid, que igualmente se sometió a un período de información pública. La propuesta es una consideración o juicio de valor que no se comparte al no introducir ningún criterio de gradualidad en la medida, lo que no se considera adecuado a la hora de implementar una política pública como la que se pretende.

28º) Artículo 223: Propone que la DUM potencie la idea de centros logísticos de distribución barrial, más complejo que solo un espacio de aparcamiento.

Se desestima: La regulación contenida en la ordenanza mejora sustancialmente la contenida en la ordenanza que se encuentra en vigor, y establece consideraciones aplicables a la distribución de proximidad y comercio electrónico. Sin perjuicio de su estudio en un futuro, de nuevo atendiendo a criterios de gradualidad en la implementación de medidas de políticas públicas, se considera adecuada la regulación prevista.

29º) Artículos 240-247: Propone un título dedicado a PMR.

Se desestima: Precisamente el título III regula las "personas con movilidad reducida" a efectos de destacar la importancia que se concede a su regulación.

30º) Artículos 240-247: Propone que se conceda la tarjeta de PMR a cualquier persona mayor de 75 años.

Se desestima: Es el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad el que en su artículo 3 establece quienes pueden ser beneficiarios de la tarjeta para personas con movilidad reducida, no pudiendo ser modificada por una normativa reglamentaria municipal.

31º) Artículo 248 y ss: Propone modificar el nombre a los agentes de movilidad.

Se desestima: El cuerpo de Agentes de Movilidad se creó en virtud de la regulación establecida en La Ley Orgánica 19/2003, de 23 de diciembre, de modificación de la Ley Orgánica del Poder Judicial, en su disposición adicional decimoquinta modifica la Ley Orgánica 2/ 1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, que habilitaba para la creación de un Cuerpo de agentes encargados de ordenar, señalizar y dirigir el tráfico en el casco urbano, de acuerdo con lo establecido en las normas de circulación. El Ayuntamiento de Madrid creó el Cuerpo por Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Madrid de 27 de enero de 2004, no siendo el ámbito adecuado para la modificación del nombre del miso, la presente ordenanza.

32º) Artículo 249.2: Propone concretar las condiciones en las que se considera que un vehículo constituye un peligro para la circulación.

Se desestima: Precisamente el artículo 151 regula los quince supuestos en los que se considera que un vehículo constituye peligro para la circulación.

33º) Artículo 254: Felicita por recoger la idea de su recuperación para uso social.

No se entra a valorar al no tratarse de una alegación formal.

NUM. 13

[redacted] y [redacted]

En fecha 27 de junio de 2018 tiene entrada en el Registro de la Oficina de Atención a la Ciudadanía de Salamanca, el escrito por el que D. [redacted] formula alegaciones al proyecto inicial de Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid. En el anexo figura en primer lugar Dª. [redacted].

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

Presenta las siguientes alegaciones:

1º) El escrito plantea las siguientes alegaciones en relación con el artículo 35 "Medidas extraordinarias de restricción del tráfico y del estacionamiento de vehículos en las vías urbanas durante episodios de alta contaminación atmosférica o por motivos de seguridad vial y grave congestión de tráfico":

A) Supresión de apartado 5.m) del artículo 35 en lo relativo a motocicletas, triciclos y ciclomotores al entender que deben aplicarse las mismas medidas que se aplican a los automóviles en episodios de alta contaminación. En su

escrito alega que las motos son vehículos menos contaminantes a efectos de CO2 pero que son tan contaminantes como otros vehículos a efectos de dióxido de nitrógeno.

Se desestima: El artículo 35.5 autoriza a la Junta de Gobierno a excepcionar de la aplicación de las medidas de restricción del tráfico o de la prohibición de estacionamiento, o en su caso a ambas conjuntamente, a determinado tipo de vehículos. El apartado m) del citado artículo contempla la posibilidad (pero no exige) de excepcionar a las bicicletas, motocicletas, triciclos y ciclomotores. Dado que la Ordenanza establece el marco jurídico en el que debe actuar la Administración y los ciudadanos, se considera adecuado mantener la redacción inicialmente aprobada que permite a la Junta de Gobierno concretar los términos en que se concreta la excepción de las citadas restricciones, es decir, qué motocicletas, ciclomotores y triciclos pueden circular y/o estacionar en su caso.

Dicho de otro modo, el precepto permitiría, si así lo acordara la Junta de Gobierno, excepcionar de la restricción de circulación y/o estacionamiento a estos vehículos si dispusieran de un concreto distintivo ambiental al objeto de evitar la circulación o estacionamiento de los más contaminantes, en términos equivalentes a los automóviles.

En todo caso se hace constar que el Proyecto de Ordenanza de Movilidad regula en su artículo 23.3.6 la posibilidad de exigir un determinado distintivo ambiental para el acceso de este tipo de vehículos a las Áreas de Acceso Restringido (AAR), como la que se creará en los próximos meses en cumplimiento del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático: "Madrid Central".

B) Respecto a las sanciones por exceso de velocidad y ruido de las motos en vías urbanas y la circulación de las mismas por las aceras en relación con el artículo 35.1.b):

Se desestima: el artículo 35.1.b. contempla las restricciones al tráfico y al estacionamiento de vehículos por motivos de seguridad, seguridad ciudadana y protección de la integridad de los espacios públicos, regulando supuestos en los que con carácter general no tienen por qué implicar la prohibición de circulación y estacionamiento de las motocicletas. Cuando la Policía Municipal entendiera que la circulación y el estacionamiento de estos vehículos puedan suponer un riesgo para la seguridad de las personas y las cosas o la seguridad vial podrá adoptar medidas temporales restrictivas de forma motivada y delimitada geográfica y temporalmente.

Se informa de que el artículo 181.1 regula la prohibición de circulación de estos vehículos por las zonas peatonales (aceras, andenes, paseos, etc) ni por las vías señalizadas para bicicletas.

Lo relativo a las emisiones acústicas de los vehículos aparece regulado en los apartados 5 y 7 del artículo 5 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobada mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, y en el ámbito municipal ha sido desarrollada en los artículos 32 y siguientes (capítulo VII) de la Ordenanza de protección contra la contaminación acústica y térmica aprobada mediante Acuerdo plenario de 25 de febrero de 2011, motivo por el que no es objeto de esta Ordenanza, motiva su ausencia en el artículo 258 al que se refiere.

2º) En relación a la solicitud de modificación del artículo 48 del Proyecto de Ordenanza dirigida a que se prohíba el estacionamiento en aceras de motocicletas, triciclos a motor y ciclomotores de dos ruedas:

Se desestima: El artículo 48 establece la obligación de estacionamiento de las bicicletas, motocicletas y ciclomotores en las reservas específicas para este tipo de vehículos. En este sentido le informamos que el Ayuntamiento de Madrid está llevando a cabo actuaciones para incrementar las reservas para motocicletas y bicicletas en la banda de estacionamiento de numerosas calzadas de la ciudad, ayudando con ello a que este tipo de vehículos "bajen" de la acera a la calzada. Sirva de ejemplo la futura área de acceso restringido Madrid Central en la que se van a duplicar el número de plazas situadas en reservas para estos vehículos.

Solo cuando no sea posible estacionar en estas reservas el Proyecto de Ordenanza admite el estacionamiento en aceras siempre que no se trate de calles de especial protección para el peatón y no lo prohíba la señalización, debiendo dejar en todo caso un ancho libre de paso de tres metros para garantizar la movilidad peatonal accesible. También, como novedad importante que limita el uso de las aceras, no estará permitido el estacionamiento de estos vehículos cuando en la calzada aneja a la acera correspondiente exista banda de estacionamiento.

El fundamento de esta regulación radica en las ventajas para la movilidad que suponen las motocicletas y los ciclos desde el punto de vista de espacio: como sabrá buena parte de los desplazamientos en vehículo privado se realizan por una única persona. Desde esta perspectiva la circulación en estos vehículos ayuda a una menor ocupación de espacio, incluyendo el espacio público.

3º) En relación a su alegación de que las tarifas municipales de aparcamientos contemplen tarifas específicas para cada tipo de vehículo mediante un sistema de tarificación congruente con el utilizado en el resto de instalaciones de régimen municipal:

Se desestima por cuanto el artículo 126 contempla ya precisamente lo que solicita, en la medida en que permite aprobar tarifas específicas para cada tipo de vehículo: automóviles, motocicletas, bicicletas, VMU y en su caso autocaravanas. Dicho precepto introduce elementos de sostenibilidad como la consideración a efectos tarifarios de la tecnología de emisiones de los vehículos (distintivo ambiental de la DGT).

También se desestima la solicitud de que dichas tarifas se apliquen a todas las infraestructuras municipales porque el precepto no puede aplicarse a las concesiones de obra pública y de gestión servicio público ya vigentes que se rigen por sus contratos y pliegos específicos a la hora de regular los criterios de fijación de las tarifas.

Por último se le informa de que las tarifas del estacionamiento en superficie y las tarifas de los aparcamientos municipales responden a conceptos jurídicamente distintos: el SER y las ZAV conllevan el pago de una tasa por el uso privativo o el aprovechamiento especial de dominio público, mientras que los aparcamientos municipales de rotación conllevan la obligación de pago de precio del servicio, estando en la mayoría de las ocasiones vinculado al contrato administrativo de concesión en el que se engloba.

4º) Por último el escrito formula una serie de comentarios de carácter general que defienden la necesidad de que las motos "bajen" de la acera a la calzada, que abonen los costes de estacionamiento, que el Ayuntamiento controle su correcto estacionamiento y que se mejore el transporte público colectivo. Estas ideas se exponen más en forma de reflexión o ideas generales más vinculadas a la propuesta de políticas públicas concretas que en términos jurídicos que pudieran traducirse en preceptos concretos. Los objetivos de seguridad vial (proteger a los peatones de los vehículos), la protección de espacio público (el control del estacionamiento de vehículos) y la sostenibilidad medioambiental son objetivos y fines a los que responde la Ordenanza de Movilidad Sostenible.

NUM.14

Asociación de Patinadores de Madrid

En fecha 4 de julio de 2018, tiene entrada en la oficina del registro del Área de Gobierno de Portavoz, Coordinación de la Junta de gobierno y relaciones con el Pleno, el escrito de Don [redacted], [redacted] de la Asociación de Patinadores de Madrid, interpuesto por la citada Asociación y designando como persona representante a Dña [redacted], por el que formula alegaciones a la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio a 9 de julio de 2018.

1. La primera de las alegaciones hace referencia al art. 196.1.b) en el sentido de que los patines y patinetes sin motor o aparatos similares sin propulsión motorizada puedan transitar no sólo por carriles bici protegidos o no, aceras-bici, sendas ciclables, pistas-bici y ciclocalles exclusivas para la circulación de bicicletas, sino también "por los ciclocarriles en calles de un único carril y un único sentido de la circulación"

Se desestima: por una parte, la regulación ya propuesta supone una mejora considerable en la regulación del tránsito de patines, patinetes sin motor o aparatos similares, que hasta la fecha exclusivamente pueden circular "por acera a ritmo de peatón". Por otra, se entiende que tal medida supondría un incremento desmesurado de los riesgos y por tanto, de la inseguridad vial -que es además uno de los elementos clave del nuevo texto-, habida cuenta la vulnerabilidad de los vehículos que se pretende que compartan espacio de circulación con los vehículos motorizados.

2. La segunda de las alegaciones, también referida al art. 196.1 hace referencia a la concreción de la expresión "mantener una velocidad moderada", añadiendo el inciso "nunca superior a 10 kilómetros hora", en coherencia con lo señalado en el art. 151.3.a, que considera peatón a las personas que circulen en silla de ruedas o dispositivos análogos, motorizados o no, sean titulares de la tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, siempre que lo hagan a velocidad de peatón "nunca superior a los 10 kilómetros por hora"

Se estima, por coherencia con lo señalado en el artículo 151.3.a y en el propio art. 196.c al limitar la velocidad a 10 hm/h cuando se compartan con el peatón sendas en los parques.

3. La tercera de las alegaciones versa sobre el art. 196.2 en el sentido de eliminar la limitación contemplada, que exige que la circulación excepcional que pueda otorgarse lo sea "en circuitos segregados del resto de vehículos".

Se desestima por las mismas razones de no incremento desmesurado de riesgo y de disminución significativa de la seguridad vial mencionadas en la alegación primera. Es precisamente el principal factor de aseguramiento de los patinadores (la circulación en circuitos segregados del resto de vehículos) el que se pretende eliminar con la alegación formulada.

L

NUM. 15

Asociación Segway Tours de Madrid

En fecha 3 de julio tiene entrada en la oficina de registro OAC Centro, el escrito por el que la Asociación citada formula alegaciones a la Ordenanza de Movilidad sostenible, aprobada inicialmente mediante acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

La primera de las alegaciones versa sobre el art. 186.1, que prevé la circulación de bicicletas en ambos sentidos de calles con limitación a 20 km/h., a fin de abrir tal posibilidad para los VMU.

Se desestima por motivos de seguridad vial. Se hace constar en todo caso que el art. 193 B) in fine contempla la circulación de los VMU "por las calzadas de calles residenciales con velocidad señalizada limitada a 20 km/h."

La segunda de las alegaciones pone de manifiesto la operativa de recepción de grupos numerosos de participantes inmersos en recorridos culturales, que se realiza en plazas y espacios donde se procura reducir las molestias dividiendo los grupos previamente y partiendo con intervalos para no colapsar el tránsito de peatones o vehículos. Solicita "seguir haciéndolo así, en puntos como Puente del Rey, Plaza de Oriente, Plaza de Santa Ana, etc."

Se desestima La Ordenanza, por su naturaleza de norma jurídica, con vocación de estabilidad temporal y de regulación genérica de los contenidos en ella contemplados, no debe descender a detalles tan específicos como los

solicitados y menos aún elevar a rango normativo la operativa de funcionamiento de entidades mercantiles.

La tercera de las alegaciones se refiere al registro de itinerarios turísticos, solicitando "que se permita un registro único como asociación para los asociados".

Se desestima. La Ordenanza no contempla un registro, sino autorizaciones singulares a los vehículos de tipo A y B cuando se utilicen para actividades económicas y el grupo exceda de dos vehículos, sin superar un máximo de 8 y guía. En todo caso, el artículo 195.4 menciona la obligación de solicitar la obtención de una autorización expresa, que una vez emitida contendrá el plazo de vigencia, el recorrido a realizar, el horario permitido y las limitaciones que se establezcan para garantizar la seguridad de los usuarios de la vía pública.

Por su parte, el citado artículo menciona de manera expresa a "la persona física o jurídica titular de la explotación económica" como la obligada a velar por la garantía de la seguridad en la circulación y en las rutas autorizadas.

De todo ello se desprende que las obligaciones previstas en el artículo se refieren a cada promotor de la actividad económica, no a una asociación a la que puedan incorporarse los titulares de la actividad.

La cuarta y última de las alegaciones hace referencia al art. 195, punto 5 (realmente es el punto 3) que se remite en cuanto a las condiciones de circulación al art. 190, cuando considera la asociación alegante que debería ser al artículo 193.

Se estima.

NUM.16

ASOCIACIÓN ÉLITE TAXI

D. [redacted]

En fecha 4 de julio de 2018 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento el documento con nº de anotación 2018/730336 por el que D. [redacted], en representación de la Asociación Élite Taxi Madrid, formula alegaciones a la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio a 9 de julio de 2018.

Las alegaciones presentadas son las siguientes:

1.- Propone en primer lugar añadir un apartado i) al artículo 20.2 (excepciones a las prohibiciones o limitaciones de acceso de vehículos a vías peatonales) con el siguiente texto:

> *i) Los servicios realizados por TAXI en el estricto cumplimiento de su Ordenanza reguladora cuando el servicio haya sido previamente contratado. En todo caso estará prohibido transitar o estacionar en zona o vía peatonal a la espera de un servicio que no haya sido previamente contratado por cualquier medio que lo justifique.*

Se desestima: la definición de una zona peatonal y su sentido es precisamente el de evitar que a la citada zona circule cualquier tipo de vehículo no solo con el

fin de garantizar la movilidad peatonal, sino también la seguridad vial de los peatones en estas zonas. No obstante, se permite el paso de aquellos vehículos que sean indispensables para prestar servicios o preservar los derechos fundamentales de los ciudadanos que por uno u otro motivo (ya sea de residencia, ocio, etc…) lo necesiten.

Por definición de zona peatonal, se restringe al máximo la entrada de vehículos de cualquier tipo, salvo para casos de real necesidad. En este sentido, el que un taxi esté previamente precontratado no parece justificar esa necesidad, facilitando que cualquier persona que por comodidad u otras razones que no obedezcan a necesidades imperiosas, prefiera solicitar un servicio de taxi que le recoja en el interior del área pudiera hacerlo, con el consiguiente perjuicio y riesgo para el resto de los peatones de la zona.

No obstante lo anterior, se hace constar que son de aplicación al taxi en su caso las excepciones descritas en los apartados d (traslado de enfermos), f (personas con movilidad reducida) y g (traslado a hoteles) con destino dentro de la zona.

2.- Propone modificar el apartado b) del artículo 22.1 para incluir expresamente entre los objetivos del establecimiento de Áreas de Acceso Restringido favorecer "el servicio de interés público del taxi" conjuntamente con "el transporte público colectivo, la movilidad peatonal y ciclista y la mejora de la intermodalidad".

Se estima parcialmente: se incluye una referencia general a "los medios y vehículos menos contaminantes" que debe interpretarse en relación con la normativa sobre utilización de vehículos de bajas emisiones recogida en la ordenanza municipal del taxi.

3.- Se propone añadir al apartado 5 del artículo 23.1, que regula los vehículos que podrán acceder y circular por las calles del interior del perímetro del Área y estacionar en superficie, cuando se refiere a la titularidad de distintivos "ECO" y

"CERO", la expresión ""salvo que deban cumplir con algún requisito administrativo previo en función de su actividad según su propia normativa".

Se desestima: el que un vehículo tenga el acceso permitido según la Ordenanza de Movilidad Sostenible no excluye de la obligación de cumplir con la normativa que rige su servicio, por lo que se considera redundante.

4.- Se propone añadir al artículo 23.1, que regula los vehículos que podrán acceder y circular por las calles del interior del perímetro del Área y estacionar en superficie, un nuevo apartado 1.7 recogiendo los vehículos autotaxi.

Se desestima: el apartado 3.4 del artículo 23 ya contempla la posibilidad de una excepción específica para el servicio del taxi.

Adicionalmente, la Ordenanza Reguladora del Taxi no afecta a la circulación por determinadas Áreas sino a la forma de prestar el servicio. Por tanto no parece adecuado mencionarla con este motivo en la Ordenanza de Movilidad Urbana Sostenible.

Por último, en caso de aceptación, deberían también excepcionarse los servicios de VTC con servicio precontratado y destino u origen en la zona, ya que en materia de movilidad ya existen sentencias que indican que se trata de servicios legales de transporte de personas en vehículos turismo y que, como tal, no pueden ser discriminadas.

5.- Se propone anular el apartado 4 del artículo 23.3 por haber solicitado la inclusión en su lugar del taxi dentro de la lista de excepciones a las restricciones contenidas en el apartado 1.

Se desestima por las razones expuestas respecto a la alegación anterior.

6.- Se propone la modificación del apartado 5 del artículo 23.3 para que quede redactado del siguiente modo:

3.5 Los vehículos de arrendamiento con conductor siempre que se les haya previamente contratado en la zona con independencia de cumplir con el apartado 1.5.

Se inspeccionará el cumplimiento de la precontratación a la entrada del Área de Acceso Restringido por todos los medios disponibles.

Se desestima: la primera parte de la propuesta, consistente en sustituir "con servicio" por "siempre que se les haya", es simplemente un cambio de redacción que, a falta de mayor justificación, no se considera que mejore la misma.

La segunda parta de la propuesta, que impediría (frente a todos los demás vehículos sean de servicio público o uso particular) el acceso de vehículos VTC con etiquetado ECO y CERO con independencia de que estuvieran o no en servicio, no parece justificada en el texto remitido, sin perjuicio de la obligatoriedad del cumplimiento de la normativa aplicable en materia de transportes por tales vehículos, que no se regula en la normativa sometida a información pública relativa exclusivamente a movilidad.

Finalmente, la tercera parte de la propuesta, en la que se define dónde y cómo se debe inspeccionar el cumplimiento de la medida, se considera contraproducente ya que limitaría el área de inspección a esa zona limítrofe y no por ejemplo al interior del Área de Acceso Restringido. Por tanto, lejos de suponer una extensión, la propuesta supondría una limitación de la facultad de control que tiene la Administración. Se entiende que la Administración se dotará de los medios humanos y materiales precisos para el control de todas las reglas de acceso al Área de Acceso Restringido –así como del resto de normas contenidas en la Ordenanza-, sin que parezca adecuado limitar en la propia Ordenanza tales medios ni realizar una formulación genérica tal como "por todos los medios disponibles".

7.- Se propone incluir el siguiente párrafo en la definición de categorías de uso del Servicio de Estacionamiento Regulado contenida en el artículo 50:

> *A efectos de la presente Ordenanza se considerará igualmente usufructo el uso del vehículo que aun no siendo titular del mismo, el residente está contratado por cuenta ajena en la prestación del servicio de interés público del taxi que deberá acreditar ante el órgano competente.*

Se desestima: El concepto jurídico de "usufructo" que se utiliza es el recogido en el artículo 467 y siguientes del Código Civil, sin que parezca apropiada una definición distinta en el ámbito de una norma de carácter reglamentario como la ordenanza.

8.- Se propone reflejar un máximo de 30 minutos en la utilización del SER prevista en el artículo 51.3 por taxis siempre que su conductor esté presente o lo haya abandonado momentáneamente por necesidades del servicio. La propuesta tiene por objeto facilitar por un periodo de tiempo "limitado" el estacionamiento en vía pública para atender a las necesidades biológicas naturales de evacuación que por regla general se realiza en establecimientos de acceso público como bares y otros. Igualmente se impide con ello dando esta facilidad, usar indebidamente espacios públicos no determinados para tales necesidades.

Se desestima: el establecimiento de un tiempo fijo limitado para excepcionar el estacionamiento de vehículos autotaxis de forma momentánea y por las propias necesidades del servicio podría derivar en la imposición de sanciones no del todo justificadas en casos especiales. Como consecuencia, se ha considerado que se ofrece una mayor garantía para el servicio si no se delimita el tiempo de estacionamiento con ausencia del conductor. Es esta misma razón (la que tiene en cuenta que no todas los servicios requerirán el mismo tiempo de ausencia), la se considera al mencionar explícitamente el servicio de Eurotaxi.

Adicionalmente a lo anterior, la redacción del artículo indica claramente que la ausencia debe ser momentánea y por las necesidades propias del servicio que se esté realizando. La definición de momentáneo por la RAE es la siguiente:

1. Que se pasa enseguida, que solo dura un momento.

2. Que se ejecuta prontamente y sin dilación.

En este sentido, si se estableciera un lapso de 30 minutos como se indica en la propuesta, se entiende que se comprometería el carácter momentáneo de la ausencia.

9.- Se propone que se incluya la expresión "*siempre que tenga un servicio precontratado*" en el artículo 51.4 (excepciones a la limitación temporal de estacionamiento SER para vehículos de arrendamiento con conductor).

Se desestima por redundante. El párrafo en cuestión ya dice que la excepción aplica a "vehículos turismo de arrendamiento con conductor con servicio previamente contratado", por lo que se entiende que ya está claramente recogido lo que se plantea sin necesidad de modificar la redacción.

10.- Se propone limitar la exclusión a la limitación de la duración del estacionamiento en zona SER prevista en el artículo 51.6 indicando que los vehículos CERO utilizados para servicios multiusuarios ("carsharing") habrán de estacionar en zona azul.

Se desestima: parece discriminatorio que, de todos los vehículos "CERO", sean solo los utilizados para servicios multiusuario los que tengan limitado el estacionamiento sin límite temporal a la zona azul.

No obstante lo anterior, es preciso mencionar que la Ordenanza contiene en su artículo 214 (especialmente en sus apartados 3 y 4) instrumentos para regular la prestación de estos servicios de vehículo multiusuario de manera equilibrada y con atención a los derechos de terceros.

Finalmente, se considera que la reducción en el uso del vehículo privado que conlleva la utilización de servicios como el transporte público colectivo, el taxi, el vehículo compartido y otros favorece la visión de "Movilidad como Servicio" en la que el taxi ocupa un lugar importante.

11.- Se propone incorporar al artículo 210 la prohibición de uso del servicio BiciMAD "para el transporte de paquetería, objetos, comida y cualesquiera que sean objeto de entrega a domicilio por medio de servicios de intermediación directa o no, realizada a través de toda empresa que utilice cualquier medio de contratación tradicional, digital o telemático".

Se desestima: no se entiende justificada la restricción, sin perjuicio de la obligación que marca la propia ordenanza de cumplir determinados requisitos cuando las bicicletas, con independencia de su titularidad y por tanto incluyendo las de BiciMAD, se utilicen en el marco de una actividad económica de transporte de mercancías (artículo 189.2).

NUM. 17

ASOGIACION GREMIAL DE AUTO-TAXI DE MADRID (AGATM)

D. [redacted]

En fecha 4 de julio de 2018 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento el documento con nº de anotación O00000820_18_0008919 por el que D. [redacted], en representación de la Asociación Gremial de Auto-taxi de Madrid, formula alegaciones a la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio a 9 de julio de 2018.

Las alegaciones presentadas son las siguientes:

1.- Propone eliminar la posibilidad de autorizar "otros vehículos" para el uso del carril bus-taxi en el artículo 16.2.

Se desestima: la propuesta recibida supone restringir la competencia municipal para autorizar el uso de los carriles bus según sea conveniente para la movilidad urbana y en beneficio de la ciudad.

De hecho, actualmente por prácticamente todos los carriles bus-taxi de la ciudad de Madrid pueden circular también motos y motocicletas, habiendo resultado esta medida favorable a la movilidad urbana de la ciudad y no habiendo ocasionado serios problemas ni al servicio de autobús de EMT ni a los taxis cuya circulación también está permitida. Si la propuesta se aceptara, esto

supondría que los vehículos a dos ruedas no podrían circular por el carril bus, no apreciándose motivo para ello.

2.- Propone incluir a los taxis en las exenciones a las prohibiciones o limitaciones impuestas para las zonas peatonales artículo 20.2

Se desestima: la definición de una zona peatonal y su sentido es precisamente el de evitar que a la citada zona circule cualquier tipo de vehículo no solo con el fin de garantizar la movilidad peatonal, sino también la seguridad vial de los peatones en estas zonas. No obstante, se permite el paso de aquellos vehículos que sean indispensables para prestar servicios o preservar los derechos fundamentales de los ciudadanos que por uno u otro motivo (ya sea de residencia, ocio, etc…) lo necesiten.

Por definición de zona peatonal, se restringe al máximo la entrada de vehículos de cualquier tipo, salvo para casos de real necesidad. En este sentido, el que un taxi esté previamente precontratado no parece justificar esa necesidad, facilitando que cualquier persona que por comodidad u otras razones que no obedezcan a necesidades imperiosas, prefiera solicitar un servicio de taxi que le recoja en el interior del área pudiera hacerlo, con el consiguiente perjuicio y riesgo para el resto de los peatones de la zona.

No obstante lo anterior, se hace constar que son de aplicación al taxi en su caso las excepciones descritas en los apartados d (traslado de enfermos), f (personas con movilidad reducida) y g (traslado a hoteles) con destino dentro de la zona.

3.- Se propone que la excepción reconocida a los taxis para acceder y circular por las calles del interior del perímetro del Área de Acceso Restringido y estacionar en superficie sea de carácter imperativo y no meramente facultativa ("se podrá excepcionar") por lo que solicita que sea incluida en el apartado 1 del artículo 23 y no en el 3, como figura en el proyecto.

Se desestima: como indica la alegación, el apartado 3.4 del artículo 23 ya contempla la posibilidad de una excepción específica para el servicio del taxi, que se entiende que proporciona el amparo jurídico necesario para excepcionar al mismo de las restricciones como se viene haciendo hasta la fecha en relación con los accesos a las Áreas de Prioridad Residencial existentes.

Por otra parte, en caso de aceptación, deberían también excepcionarse los servicios de VTC con servicio precontratado y destino u origen en la zona, ya que en materia de movilidad ya existen sentencias que indican que se trata de servicios legales de transporte de personas en vehículos turismo y que, como tal, no pueden ser discriminadas.

4.- Se propone que no se permita la entrada en el "Área de Acceso Restringido de los vehículos VTC con servicio previamente contratado en la zona", al menos, hasta que no esté implantado y perfectamente sincronizado el Registro telemático previsto en el artículo 2 del Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre, con los servicios informáticos y de control de las AARR municipales.

Se desestima: La prohibición absoluta de acceso al Área de Acceso Restringido de los vehículos VTC, incluso condicionada a la puesta en vigor del Registro telemático previsto en el artículo 2 del Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre, supondría en la práctica impedirles la prestación legal de servicios a estos efectos.

La alegación se basa en el hecho de presuponer acciones ilegales por parte de las VTC. No se considera adecuado establecer una medida de restricción a un colectivo por el hecho de presuponer que no va a existir un control efectivo de la medida ni que se pueda producir una actuación fraudulenta. Se entiende que la Administración se dotará de los medios humanos y materiales precisos para el control de todas las reglas de acceso al Área de Acceso Restringido –así como del resto de normas contenidas en la Ordenanza-, sin que parezca adecuado limitar en la propia Ordenanza los derechos de terceros por este motivo.

De hecho, nada parece impedir que entre los controles a implantar se encuentre una conexión con el Registro telemático previsto en el artículo 2 del Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre, en la medida en que la misma sea facilitada por la Administración General del Estado.

5.- Se realiza una propuesta similar, respecto del artículo 25.3.d, a la realizada para el artículo 23.

Se desestima por las mismas razones expuestas para la alegación número 3.

6.- En relación con las medidas extraordinarias de restricción del tráfico por alta contaminación atmosférica descritas en el artículo 35 (ver apartado o), se propone la misma redacción para los taxis que lo señalado en el artículo 23, si bien la circulación de las VTC debe quedar prohibida en episodios de alta contaminación en todos los casos, al no tener estos vehículos la condición de servicio público de interés general (ver Tribunal Supremo, Sala Tercera, de lo Contencioso-administrativo. Sección 3ª, Sentencia 921/2018 a 4 jun. 2018, Rec. 438/2017).

Se desestima por las mismas razones expuestas para la alegación número 3.

La sentencia aludida establece también que "*el servicio de taxis y el de VTC constituyen dos formas de trasporte urbano que hoy en día compiten directamente en el mismo mercado y que prestan un servicio semejante*". En todo caso, se entiende por tanto que la redacción actual tiene en cuenta el carácter de servicio público de interés general del taxi (al no limitar la posibilidad de su excepción a circunstancias específicas de su circulación salvo simplemente a que "estén en servicio") y la diferencia del mismo con la VTC que exige contratación previa, al demandar para incluir la correspondiente excepción a que se encuentren circulando "con servicio contratado y origen o destino en la zona restringida", no pudiendo exceptuarse de las restricciones en caso contrario.

7.- En relación con el artículo 40, se propone la redacción de las consideraciones aplicables a taxi y VTC en artículos separados para cada tipo de servicio, así como una nueva redacción para el apartado 3: "Los autotaxis no podrán realizar para en carril-bus con el fin de esperar dentro del mismo al cliente", y un nuevo artículo, o en su caso apartado, que señale "los vehículos turismo de arrendamiento con conductor no podrán circular en carril-bus, ni realizar paradas en carriles reservados con el fin de recoger, captar o esperar dentro del vehículo al cliente.

Se estima parcialmente: con respecto a la separación de títulos, el que dos servicios aparezcan parcialmente regulados en el mis epígrafe de la Ordenanza no los asimila en absoluto, de la misma manera que, por ejemplo, en el artículo 42, se regulan los "servicios farmacéuticos, prensa y otros", lo que no quiere decir que los servicios farmacéuticos y la prensa presten el mismo servicio. La separación de todas y cada una de las casuísticas en capítulos daría lugar a una normativa excesivamente larga y confusa.

Se estima no obstante la separación de los apartados aplicables a taxis (que serán el 1 y el 2, incorporando en este último la prohibición de realizar paradas en carriles reservados con el fin de recoger o esperar dentro del vehículo al cliente) del único apartado aplicable a los vehículos de arrendamiento con conductor, que quedará siendo el 40.3.

Sin perjuicio de lo anterior, no se considera adecuado por repetitivo añadir en este artículo, tal como propone el interesado, que los vehículos de arrendamiento con conductor no pueden circular por el carril bus, por encontrarse dentro de los supuestos contemplados en el artículo 160.2.1º. Del mismo modo, la captación en calle de clientes por las VTC es una actividad ya prohibida por su propia reglamentación específica en materia de transportes. Por tanto, ambas redacciones se consideran redundantes.

8.- Se propone la supresión del apartado 4 del artículo 51, dado que las VTC no pueden (según el artículo 182.1 del ROTT antes citado) estacionar para realizar

la captación de viajeros y el exceso en la duración del estacionamiento no pude tener otro sentido. Además, entiende que esta exclusión supone la creación en las zonas de aparcamiento de "paradas ilegales de VTC".

Se estima parcialmente. El artículo 51.4 indica claramente que la exclusión a la limitación de estacionamiento en el SER en el caso de los vehículos VTC se podrá realizar exclusivamente cuando exista un servicio previamente contratado, con el conductor presente o habiéndolo abandonado momentáneamente. Como consecuencia, se evita la parada por captación de viajeros. Se entiende que el servicio contratado debe serlo en las proximidades del lugar de recogida o llegada. No obstante, se considera adecuado modificar la redacción en este sentido. De este modo, se elimina definitivamente la posibilidad de establecer zonas de aparcamiento de vehículos VTC a la espera de clientes durante un largo periodo de tiempo y en zonas alejadas del lugar de recogida.

Como consecuencia, se modificaría la redacción del apartado 51.4 redactándola como sigue:

> *51.4. Los vehículos turismo de arrendamiento con conductor con servicio previamente contratado, siempre que el lugar de recogida o llegada del cliente se encuentre a menos de cien metros y quien conduzca se encuentre presente o bien lo haya abandonado momentáneamente por las propias necesidades del servicio.*

9.- Se propone la supresión del apartado 6.iv del artículo 58, "Condiciones de estacionamiento en las Zonas de Aparcamiento Vecinal", por las mismas razones expuestas en la alegación 8.

Se estima parcialmente, con una redacción similar a la propuesta respecto a la de la alegación número 8.

10.- Se propone que en el apartado a.7 del artículo 60 (Clasificación de las reservas de estacionamiento) se especifique "transporte discrecional colectivo

de viajeros" para excluir claramente al arrendamiento de vehículos con conductor que es "transporte discrecional de viajeros" conforme el artículo 99 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Se estima.

11.- En el artículo 102 "Reservas para establecimientos hoteleros", se propone añadir el inciso final de que "…sin que en ningún caso puedan utilizarse por los vehículos de arrendamiento con conductor, ni por vehículos privados del personal al servicio de tales entidades", con el objeto de combatir la creación de "paradas ilegales para las VTC".

Se estima parcialmente. El artículo en su redacción actual especifica ya claramente que las reservas de estacionamientos hoteleros se destinan, en el caso de pasajeros, a la subida y bajada de huéspedes y no a la espera. Dada la finalidad de la reserva, no parece posible denegar su utilización por vehículos de arrendamiento con conductor con servicio previamente contratado para trasladar huéspedes del establecimiento.

No obstante, con el fin de contribuir a evitar que se produzcan situaciones como las descritas por el alegante y que irían contra la finalidad de la reserva, se modificaría la redacción del artículo en cuestión, de la siguiente forma:

> *El objeto de estas reservas es habilitar espacios en la vía publica que faciliten, ante los establecimientos hoteleros, la parada y el estacionamiento de vehículos por el tiempo indispensable para las operaciones de subida y bajada de huéspedes, siempre quien conduzca esté presente, y de vehículos comerciales e industriales para las operaciones de carga y descarga de mercancías al servicio de dicha actividad, sin que en ningún caso puedan utilizarse por vehículos privados del personal al servicio de tales entidades.*

12.- Se propone incluir en el apartado 2.g del artículo 249 "Inmovilización" a los vehículos de arrendamiento con conductor, no comprendidos en el término

"transporte público de viajeros en vehículo turismo" que es como se califica únicamente a los taxis.

Se desestima por innecesaria. El alquiler de vehículos con conductor (VTC) adquiere su consideración como una modalidad de transporte de viajeros con la Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, cuya Exposición de Motivos expresa:

> *...el encuadramiento definitivo de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor como una modalidad concreta de transporte discrecional de viajeros en vehículos de turismo, a la que, en consecuencia, le son de aplicación todas las reglas referidas a la actividad de transporte y no las señaladas para las actividades meramente auxiliares y complementarias del transporte, como sería el caso del arrendamiento de vehículos sin conductor, con el que poco o nada tiene que ver.*

Se trata asimismo de una modalidad de transporte que se presta al público en general. Como consecuencia, se entiende que las VTC están ya recogidas en los supuestos de inmovilización.

13.- Se propone incluir en el apartado c del artículo 250 "Retirada" la retirada de las VTC estacionadas en cualquier reserva de aparcamiento, tales como paradas de taxis, paradas de hoteles, etc..

Se desestima por innecesaria. El artículo 250.2 establece que "*También procederá la retirada de un vehículo de la vía pública y su traslado al depósito municipal cuando se encuentre inmovilizado o estacionado en alguno de los supuestos o lugares que se encuentren prohibidos por esta Ordenanza*".

En este sentido, la retirada, no solo de las VTC, sino de cualquier otro vehículo estacionado de forma indebida en cualquier reserva de aparcamiento como paradas de taxis, reservas de hoteles, etc. ya está contemplado en la

Ordenanza. Por tanto, esta alegación se considera redundante con lo que ya se ha establecido en otros artículos.

NUM. 18

CERMI

En fecha 9 de julio de 2018 tiene entrada en el Registro del Área de Gobierno Portavoz, Junta de Gobierno y Relaciones con el Pleno, escrito por el que el CERMI, formula alegaciones al proyecto inicial de Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

Presenta las siguientes alegaciones:

1ª) Al artículo 3. Propone incluir referencia a la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de espacios públicos urbanizados y al Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación.

Se estima parcialmente: Si bien la referencia a la Orden VIV/561/2010, no se considera procedente debido a su rango normativo, sí se considera adecuada la referencia al Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación.

2ª) Al artículo 20.2.e). Propone sustituir transporte regular por discrecional.

Se desestima: la alegación por cuanto la circulación de líneas regulares de transporte público por zonas peatonales no tiene porqué afectar negativamente a la seguridad de los peatones. Se trata de una regulación que varios municipios han adoptado para acercar las redes de transporte público a los usuarios donde existen una concentración de espacios peatonales, fundamentalmente en los centros históricos y que se aplicaría en vías con una demanda peatonal que haga compatible el uso del espacio por las redes de transporte público en superficie como autobuses, aunque en otras ciudades se compatibiliza también con líneas de tranvía.

El acceso de los autobuses y la circulación por dichos espacios debe realizarse en condiciones de seguridad vial para los peatones: a velocidad muy moderada, extremando el conductor la atención y respetando la prioridad peatonal. En estos espacios suelen emplearse autobuses especialmente adaptados para la circulación es estos espacios: vehículos más pequeños y ágiles, menos pesados con lo que se facilita su facilidad de frenado ante cualquier situación, menos contaminantes (eléctricos o de gas, es decir, vehículos CERO o ECO) y los conductores conocen las exigencias de seguridad vial de la circulación por estos espacios.

Asimismo debe destacarse que el acceso del transporte colectivo regular facilita la accesibilidad de las personas con movilidad reducida (PMR) que viven las zonas de prioridad peatonal.

Se desestima la solicitud de acceso a las zonas y vías peatonales de los vehículos de transporte discrecional porque no se considera justificada dada la prioridad peatonal y entender satisfecha las necesidades de transporte mediante el transporte público colectivo regular de uso general.

3ª) Al artículo 20.3. Propone incluir en la redacción del artículo que se podrán colocar elementos de protección de la calzada, siempre que se respeten las condiciones de accesibilidad.

Se estima: Se considera adecuado incluir la precisión propuesta. A tal efecto el artículo 20.3 quedaría redactado en términos similares a estos:

"**Artículo 20.3.** En los accesos a las vías declaradas peatonales podrán colocarse elementos de protección, siempre que se respeten las condiciones de accesibilidad de peatonal, el acceso a la propiedad y el paso de vehículos de urgencia.".

4ª) Al artículo 33.a). Propone incluir en relación al emplazamiento de las ocupaciones "y el mantenimiento de las condiciones de acceso y uso de las plazas de aparcamiento reservadas a las personas con discapacidad".

Se estima: se considera adecuado incluir la precisión propuesta. Se hará referencia específica a las reservas de estacionamiento para personas con movilidad reducida.

5º) Al artículo 38.2.g). Propone en lo que a la señalización de ocupaciones se refiere, añadir *"y, en todo caso, la existencia de un itinerario peatonal accesible en las condiciones previstas en la legislación vigente."*

Se estima: Se considera adecuado incluir la precisión propuesta. A tal efecto se daría una redacción similar a ésta:

> "**Artículo 38.2.g).** g) Adoptar las medidas necesarias para evitar daños a las personas o a las cosas, acotando el perímetro donde pudiera existir algún peligro para viandantes, canalizando en este caso el tránsito peatonal, garantizando en particular la accesibilidad para todas las personas a través de un itinerario peatonal accesible en las condiciones previstas en la legislación vigente".

6º) Al artículo 38.6. Propone su eliminación y sustitución por otra redacción.

Se desestima: Se considera que la redacción que propone el proyecto de ordenanza es más exacta y adecuada a los fines que persigue, asegurando la accesibilidad al incluir *"garantizar un itinerario peatonal accesible".*

7º) Al artículo 40. Propone matizar que el tiempo de parada de autotaxis en carriles bus podrá ser rebasado en el caso de viajeros con discapacidad.

Se desestima: La redacción que propone el proyecto de ordenanza precisamente teniendo en cuenta al colectivo de personas con discapacidad, hace referencia al "tiempo imprescindible", que por definición no puede ser rebasado en ningún caso por ningún tipo de viajero que realice la operación con diligencia atendiendo a sus propias capacidades y necesidades, y por tanto

será frecuentemente superior en el caso de tratarse de una persona con discapacidad.

8º) Al artículo 42 relativo al suministro farmacéutico, prensa y otros. Propone incluir un nuevo apartado que establezca que "*los vehículos que transporten personas con discapacidad dispondrán del tiempo necesario para la realización de todas aquellas maniobras que garanticen la seguridad y la posibilidad de desplazamiento de éstos.*"

Se desestima: No se relaciona el contenido de la propuesta con lo regulado en el artículo, ni se considera necesario introducir el matiz propuesto.

9º) Al artículo 66.2. Propone que se incluya en la regulación de las reservas para el estacionamiento de personas con movilidad reducida, que su dotación deberá adecuarse a lo establecido en la legislación vigente en materia de accesibilidad universal.

Se desestima: No se considera necesario que una ordenanza municipal con rango normativo reglamentario incluya en un artículo que cumplirá con lo establecido en una norma con rango legal, lo que es obvio en nuestro ordenamiento jurídico.

10ª) Al artículo 87.d). Propone incluir que en el emplazamiento se respetará una distancia mínima de 2 metros a los pavimentos tacto-visuales colocados en vados peatonales, encaminamientos y los vinculados a paradas de transporte público.

Se estima: Se considera adecuado introducir en el artículo 87 un nuevo apartado d) con el siguiente contenido:

"**Artículo 81.d.** Se respetará una distancia mínima de 2 metros a los pavimentos tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público".

11ª) Al artículo 121.2.g). Propone en cuanto a las obligaciones del gestor de los aparcamientos rotacionales incluir que las medidas que adopten no habrán de dificultar la utilización de las plazas accesibles.

Se desestima: No se considera necesaria la matización, ya que el artículo recoge que el operador adoptará las medidas oportunas para garantizar el correcto uso de las plazas accesibles reservadas.

12ª) Al artículo 185. Propone regular en este artículo referido a la circulación en bicicleta por la acera, el uso de "*handbike*" o triciclo de personas con movilidad reducida.

Se estima parcialmente; se considera innecesario modificar el artículo 185, dado que el proyecto de ordenanza establece ya en su artículo 151 que

"2. Las personas con movilidad reducida tendrán prioridad, en cualquier caso, sobre el resto de personas usuarias y aquellas que circulen sobre

sillas motorizadas u otros vehículos de movilidad urbana podrán hacerlo, además de por los lugares destinados al resto, por las vías ciclistas de la tipología acera-bici, donde también dispondrán de prioridad.

3. Tendrán la consideración de peatones:

a) Las personas que circulen en silla de ruedas o dispositivos análogos, motorizadas o no, y sean titulares de la tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, siempre que lo hagan a velocidad de peatón nunca superior a 10 kilómetros por hora." (En respuesta a otras alegaciones, dicha velocidad de 10km/h será disminuida a 5 km/h, velocidad media de circulación de un peatón por acera).

En todo caso, para aclarar esta circunstancia aún más si cabe se sustituirán en el artículo 151.2 la expresión "*sillas motorizadas u otros vehículos de movilidad urbana*" por "*sillas motorizadas, "handbike", triciclos o dispositivos análogos*", así como en el artículo 151.3.a la expresión "*silla de ruedas o dispositivos análogos*" por "*silla de ruedas, "handbike", triciclos o dispositivos análogos*".

13ª) Al artículo 186.5. Propone que se disminuya la velocidad máxima por la que pueden circular los ciclistas en parques y vías acondicionadas de 20 a 10 km/h.

Se desestima: El artículo regula los 20 km/h en espacios como los parques y jardines urbanos, como velocidad máxima, lo que parece razonable como media de velocidad de paseo de una bicicleta.

14ª) Al artículo 187.2. Sobre la circulación en vías ciclistas y vías acondicionadas.

Se estima: Se entiende adecuado dar a la expresión "velocidad moderada" la interpretación de que no ser superior a 10 kilómetros por hora sobre aceras bici, para evitar indeterminación y teniendo en cuenta que dicho límite es aproximadamente el doble de la velocidad media del peatón tal y como se ha reflejado, mediante la aceptación de otras alegaciones, en diversos artículos de la ordenanza. Por tanto, las aceras bici integradas en las aceras y por tanto con la presencia cercana e interacción de peatones mantendrían una velocidad máxima de uso de aproximadamente el doble de la velocidad media del tránsito peatonal contiguo.

Por otra parte, se considera también adecuado sustituir la expresión "sillas de ruedas motorizadas" por "sillas de ruedas motorizadas, "*handbike*", triciclos o dispositivos similares".

15ª) Al artículo 244.5. Propone que en la regulación de la tarjeta de estacionamiento para personas de movilidad reducida se incluya la obligación de acreditarse a su usuario mediante documento identificativo, como el DNI o similar.

Se desestima: La tarjeta de estacionamiento para personas de movilidad reducida incorpora la identificación del titular, por lo que no es necesario solicitar documentación extra a su titular.

16ª) Al artículo 244.8. Propone que la comunicación de la matrícula del vehículo para el acceso a las áreas restringidas pueda realizarse en el momento de su uso u otro posterior.

Se desestima: El artículo 22.3.c) en lo referente a las áreas de acceso restringido dispone que la Junta de Gobierno u órgano en que delegue determinará en el acto mediante el que acuerde el acuerdo de restricción, las condiciones de gestión correspondientes a las que se refiere el alegante. Por tanto, se entiende que es materia que se regulará en su caso posteriormente como parte de las condiciones de gestión específicas, sin que proceda su incorporación a una norma de carácter general como es la ordenanza.

NUM. 19

D. [redacted]
ASOCIACIÓN PEDALIBRE

En fecha 5 de julio de 2018 tiene entrada en la Oficina de Registro de Área de Gobierno de Portavoz, Coordinación Junta de Gobierno y Relaciones con el Pleno el escrito por el que D. [redacted], en representación de la asociación "Pedalibre" con NIF [redacted], en calidad de su [redacted], formula alegaciones al Proyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible inicialmente aprobado mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

1.- La primera de las alegaciones está referida al artículo 20 y propone que se incorporen, los ciclos y otras bicis, dentro de los vehículos a los que no afectan las limitaciones de acceso a una zona o calle peatonal.

Se desestima. El articulo 20 cita los vehículos que podrán acceder con carácter general a las calles y zonas peatonales. Si bien este ayuntamiento entiende que las bicicletas no deben formar parte de este listado por su condición general de vehículo, ha previsto ciertos casos en los que con carácter particular pueden hacerlo, los cuales están fundamentados básicamente en la posibilidad que tiene el ciclista de convertirse en peatón y proseguir su marcha a pie. Estos son: la circulación de menores y la posibilidad de paso en un tramo concreto

con objeto de dar continuidad a un itinerario ciclista. Además, creemos importante señalarle que según el artículo 187.3 una calle en concreto podrá ser declarada como ciclocalle y por lo tanto transitar los peatones y circular las bicicletas en coexistencia.

2.- La segunda de sus alegaciones versa sobre el artículo 25.1 y propone que se incorporen las bicicletas y otros ciclos dentro de los vehículos a los que no afectan las limitaciones de acceso referidas en el artículo 24.

Se estima parcialmente. Si bien entendemos que las bicicletas no deben tener su acceso permitido con carácter general y sin excepciones cuando concurran las razones de restricción recogidas para el supuesto indicado, vemos favorable en aras de una mejor regulación, más adaptable a cada caso concreto, su inclusión en el listado de vehículos que podrán excepcionarse por acuerdo de la Junta de Gobierno (artículo 25.2)

3.- Respecto al artículo 35.5.m y en relación con la siguiente alegación referenciada como 4, entendemos que se solicita suprimir del listado del apartado 5 a las bicicletas con la intención de que en ningún caso puedan aplicarse medidas de restricción de circulación y/o estacionamiento sobre ellas.

Se desestima. La bicicleta, dado que se trata de un vehículo no contaminante debe tratarse con carácter preferente y por tarto debe recogerse en la Ordenanza la posibilidad de permitir su circulación en episodios de alta contaminación.

No obstante, y dado que las restricciones reguladas en el artículo35 pueden estar motivadas por otras causas tales como seguridad vial, seguridad ciudadana, protección de la integridad de los espacios públicos y privados y demás casos referenciados en el apartado 1.b, entendemos que pueden existir situaciones concretas en las que sea necesario restringir su circulación y/o estacionamiento por lo que la Ordenanza debe prever esta circunstancia.

4.- En la siguiente alegación, referente también al artículo35, se solicita que las bicicletas y otros ciclos puedan acceder, circular y estacionar dentro del perímetro de la zona afectada durante los episodios de alta contaminación o por motivos de seguridad vial y grave congestión de tráfico.

Se desestima por los motivos expuestos en la alegación nº3.

5.- En la quinta de sus alegaciones, referida al artículo 43.9, se solicita que se recojan las zonas de estacionamiento de bicicletas privadas, dentro de los supuestos en los que están prohibidas las paradas.

Se estima, por motivos de seguridad vial. Si bien en la actualidad existe un mayor número de aparcamientos para bicicletas en aceras y zonas peatonales, las nuevas dotaciones deberán implantarse con carácter general en calzada de acuerdo con los criterios establecidos en la presente Ordenanza.

El acceso de bicicletas desde la zona de estacionamiento debe encontrarse libre de vehículos, no sólo por el impedimento físico que supone, sino también porque limita la correcta visibilidad del ciclista en la salida.

6.- En relación al artículo 48 se propone que las bicicletas no puedan estacionar en las reservas de motos ya que son vehículos que no pueden asimilarse además de precisar de puntos de amarre.

Se desestima. Si bien estamos de acuerdo con las diferencias existentes entre motos y bicicletas en cuanto a peso y volumen, entendemos que abrir las posibilidades de estacionamiento para estos vehículos es una medida más de fomento para su uso.

En cuanto a la necesidad de existencia de puntos de amarre debemos recordar que algunas tipologías están dotadas de sistemas de bloqueo por lo que no los precisan.

Asimismo, vemos importante señalar que, además de las reservas convencionales dotadas con "U invertidas", la ordenanza considera también la posibilidad de anclaje de bicicletas a "vallas o elementos delimitadores de espacios", con lo que se amplían notablemente las posibilidades de estacionamiento de estos vehículos.

Todas estas variantes tratan de cubrir las demandas de estacionamiento para las distintas tipologías de bicicletas que potencialmente puedan existir en nuestra ciudad y todo ello con independencia de un mayor incremento de una tipología u otra que deba realizarse por el servicio municipal competente en la materia, ya que entendemos que el aparcamiento es un factor clave para crear una red ciclista atractiva y funcional, y constituye un aspecto esencial en las políticas de promoción de la movilidad ciclista.

7.- En relación también al artículo 48 y en apartado independiente propone la posibilidad de que las bicicletas puedan estacionar en aceras siempre que quede un mínimo de 1,50 para paso de peatones.

Se desestima puesto que incumple lo recogido en la normativa de accesibilidad dado que implicaría la eliminación de un itinerario peatonal accesible, recordándole que la característica principal de los mismos es disponer de una banda libre de paso, de dimensiones mínimas 180 cm de ancho y 220 cm de altura, que en su desarrollo no interfieran con ningún obstáculo y que garanticen el giro, cruce o cambio de sentido de cualquier peatón.

En cuanto a la posibilidad planteada de anclaje a elementos de mobiliario urbano siempre y cuando no se comprometa su funcionalidad o resulten dañados, se estima parcialmente; si bien la redacción supone un criterio en exceso subjetivo, se incorporará con la redacción adecuada, incluyendo no obstante la protección específica de la visibilidad de los mismos y sus contenidos (por ejemplo, mupis publicitarios) y la protección del acceso a todo tipo de contenedores de residuos. Esta modificación se refleja también en el apartado 250.2.k por coherencia con la realizada en el artículo 48.

8.- artículo 87.a, se solicita reducir la banda libre para circulación peatonal de 3,00 m a 1,50m.

Se desestima. La instalación de aparcabicicletas, como elementos de mobiliario Urbano que son, debe cumplir con lo recogido en la Ordenanza General sobre Mobiliario Urbano de la Ciudad de Madrid, la cual señala en su artículo 7 la

necesidad de dejar un ancho libre de paso de 3,00 m. Además, la propuesta planteada supone un incumplimiento de la normativa de accesibilidad por los motivos expuestos en la desestimación de la alegación recogida en el punto 7 referente al artículo 48.

9.- Respecto al artículo 124.1, se propone suprimir el párrafo referente a la no responsabilidad del Ayuntamiento en relación con los hurtos y robos que pudieran sufrir las bicicletas y sus elementos extraíbles en los aparcamientos municipales de uso rotacional, por entender que entra dentro de las obligaciones del gestor del aparcamiento el responder de ellos estando tales coberturas incluidas en los seguros referenciados en el artículo 113.2.7.

Se desestima. Es el propietario de cada vehículo el que debe contratar el seguro con cobertura por robo, no debiendo el ayuntamiento obligar al gestor a la contratación de un seguro con tales coberturas.

10.- En referencia al artículo 124.1.III.c, se solicita suprimir la obligatoriedad de inscribir las bicicletas en el Registro de bicicletas municipal, autonómico o estatal.

Se desestima. El registro obligatorio se establece como garantía para una mejor prestación del servicio.

11.- Artículo 124.1.III.f, se propone ampliar el texto del apartado de tal manera que se permita realizar las labores de desmontaje y mantenimiento de bicicletas y VMU necesarias para asegurar la circulación de los vehículos.

Se estima. Por los motivos alegados por el interesado.

12.- En cuanto al artículo 155 se señala la posibilidad de incluir que el ciclista acceda a los aparcabicicletas no solo a pie sino también circulando en el vehículo para lo cual deberá adecuar la velocidad a la del peatón.

Se desestima por los siguientes motivos:

- No apreciamos que el realizar los últimos pocos metros a pie (el tiempo del desplazamiento va a ser prácticamente el mismo, dada la exigencia de que se hiciera a velocidad de peatón que se propone) suponga ventaja relevante para el ciclista.

- Entendemos que esta circulación en aceras con un carácter más general va a provocar conflictos con los peatones, cuanto más si consideramos que el ciclista normalmente accede por los pasos de peatones a las aceras.

- Opinamos que esta iniciativa incentiva la circulación en bicicleta por aceras.

- En muchos casos supondría una imposibilidad para los agentes de la autoridad el comprobar si el ciclista que circula por la acera lo hace cometiendo una infracción o si se dirige a un aparcabicicletas.

13.- En referencia al artículo 182, se propone limitar las tipologías de motocicletas y vehículos de tres ruedas que pueden tener acceso a las zonas de detención adelantada, estimando que únicamente podrán hacerlo las eléctricas.

Se desestima. En aras de una mejor seguridad vial en nuestra ciudad debemos implantar medidas que nos lleven a la protección de los modos más vulnerables y con menor protección. Si bien es cierto que la bicicleta ocuparía una primera posición en este escalafón, no es menos cierto que los conductores de motocicletas y ciclomotores están también más desprotegidos que los del resto de vehículos y están reconocidos como usuarios especialmente vulnerables. Es por ello por lo que opinamos que debe mantenerse la actual redacción, puesto que entendemos que las ventajas en términos de seguridad vial para el conjunto de la circulación son superiores a los inconvenientes citados en la argumentación presentada, tales como peatones intimidados por el ruido y mayor exposición a gases entre otros.

14.- Dentro del Capítulo II se propone el incluir este nuevo artículo:

"El diseño y la construcción de infraestructuras ciclistas en la ciudad, tanto vías como estacionamientos, seguirán los criterios determinados en el Plan Director Ciclista vigente en cada momento respetándose los principios de continuidad y seguridad vial."

Haciendo referencia en una segunda parte a la necesidad de mantenimiento y mejora de las distintas infraestructuras así como a su reposición en caso de que puedan verse afectadas.

Se estima parcialmente. Valoramos positivamente la necesidad de incluir una referencia al Plan Director de Movilidad Ciclista como documento clave en el desarrollo de las políticas ciclistas en nuestra ciudad.

Por otro lado, no vemos necesaria la referencia a la necesidad de correcto mantenimiento de la infraestructura ciclista, obligación general ya vigente conforme a la normativa aplicable y de la que se encargan ya los diferentes servicios municipales de conservación con dedicación a éstas y al resto de infraestructuras de nuestra ciudad.

15.- En referencia al artículo 184.2 se propone sustituir la obligatoriedad de circular por la parte central del carril por el derecho de poder hacerlo, argumentando que la circulación por la parte central no siempre es la opción más segura para el ciclista.

Se estima por motivos de seguridad vial.

16.- La siguiente alegación versa sobre la circulación en vías de más de un carril (art 184.3) solicitando que se suprima la referencia a circular con carácter preferente por el carril derecho.

Se desestima por motivos de seguridad vial. Este ayuntamiento entiende que la redacción actual ofrece mayor seguridad a la circulación ciclista, toda vez que permite la circulación por el resto de los carriles como conlleva el término "preferentemente".

17.- Respecto al artículo 184.4, propone con carácter general que las bicicletas puedan optar por hacer uso de los carriles reservados para otros vehículos estableciendo una serie de condicionantes.

Se desestima por motivos de seguridad vial. Vemos más conveniente mantener la redacción actual en la que cada caso será objeto de estudio concreto, dado que será necesario señalizar la posibilidad de circulación de bicicletas en estos carriles.

18.- Artículo 184.7, se propone eliminar la posibilidad de restricción de circulación de bicicletas por túneles, a través de la señalización correspondiente.

Se desestima por motivos de seguridad vial toda vez que la medida, al implantarse por señalización, será objeto de estudio concreto por lo que entendemos que ofrece mejores garantías a una circulación ciclista segura.

19.- En relación con el artículo185.1, propone que la limitación de circular en bicicleta se contemple únicamente para las aceras permitiéndose en calles y zonas peatonales bajo una serie de precauciones.

Se desestima por garantizar la actual redacción una mayor protección al peatón limitando la circulación en aceras y calles peatonales a casos muy excepcionales. Estos son: la circulación de menores y la posibilidad de paso en un tramo concreto con objeto de dar continuidad a un itinerario ciclista. Además, creemos importante señalar que según el artículo 187.3 una calle en concreto podrá ser declarada como ciclocalle y por lo tanto transitar los peatones y circular las bicicletas en coexistencia.

20.- Artículo 185.2, se indica una propuesta de texto al citado apartado en la que se amplia la edad de circulación en bicicleta por menores de los 12 a los 14 años, además de a otros supuestos como son la de un adulto llevando menores en su bicicleta o la de personas con movilidad reducida.

Se desestima por los motivos alegados en el apartado anterior.

21. Artículo 185. Nuevo punto. Se propone que se permita la circulación por aceras con carácter extraordinario y de forma transitoria estableciéndose una serie de prescripciones.

Se desestima por las razones ya esgrimidas en el punto 19 referente al artículo 185.1 del presente escrito.

22.- Respecto al artículo 186.3 se solicita suprimir el párrafo que hace referencia a las prioridades de circulación.

Se desestima por motivos de seguridad vial. Entendemos que es importante clarificar el nivel de prioridades con objeto de evitar conflictos consiguiendo además un uso más ordenado del espacio público.

23.- En relación al artículo 186.5 se solicita que se amplíe la edad de circulación en bicicleta por menores de los 12 a los 14 años, además de a otros supuestos como son la de un adulto llevando menores en su bicicleta o la de personas con movilidad reducida.

Se desestima entendiendo que se trata de un uso ciclista con una componente de ocio importante. Además, debemos considerar que este apartado regula la circulación en sendas ciclables y por lo tanto en espacios cerrados al tráfico motorizado por lo que entendemos que no es imprescindible el acompañamiento por un adulto.

En cuanto a las personas con movilidad reducida podrán circular en sillas de ruedas o dispositivos análogos incluso los motorizados por los mismos espacios que los peatones ya que el artículo 151 les otorga en su apartado 3 tal condición.

24.- En la siguiente alegación se pide que se permita a los ciclistas proseguir recto en los supuestos señalados en el artículo 188.2.

Se desestima por motivos de seguridad vial.

25.- Se solicita suprimir el artículo 189.2 alegando que la baja potencia y velocidad de la bicicleta no justifican la obligatoriedad de uso de casco. Además según el criterio de Pedalibre el transporte de personas o el desempeño de una actividad económica no suponen ninguna diferencia.

Se estima parcialmente; si bien se suele tratar de ciclistas experimentados, no debemos obviar el importante número de horas que estos trabajadores se encuentran circulando en bici con lo que entendemos que la probabilidad de verse inmersos en un accidente se ve incrementada. No obstante lo anterior, y

en función de los argumentos aportados, se establecerá como recomendación en lugar de obligación.

26.- En relación al artículo 189.3, por el que se prohíbe la circulación de ciclos configurados para su ocupación por más de dos ocupantes, se solicita que se suprima puesto que impide la circulación de soluciones beneficiosas para el incentivo de la movilidad ciclista como los bicibús a los centros escolares.

Se estima parcialmente; si bien por motivos de seguridad vial y en un contexto urbano se considera adecuado mantener una limitación para ciclos con un número elevado de ocupantes, se extiende a cuatro el número máximo para dar cabida al tándem doble y recogiendo expresamente la posibilidad de excepción para bicibús a los centros escolares.

27.- Artículo 192.3, se solicita que se permita circular en VMU con auriculares conectados a dispositivos reproductores de sonido cuando sean de alta potencia o sellen el canal auditivo.

Se estima parcialmente. Por motivos de seguridad vial, vemos importante recordar que según el artículo 18 del Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación: "Queda prohibido conducir y utilizar cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido." Y en esta línea se ha estimado procedente realizar la regulación de los VMU.

No obstante lo anterior, y en la línea de lo solicitado, se excepcionará el caso de cascos dotados de dispositivos de comunicación que dispongan de la requerida homologación para tal fin, y en todo caso de forma condicionada a que se lleve a cabo un uso responsable en condiciones de seguridad vial tanto para quien utilice el vehículo como para otras personas

28.- Artículo 192.5, se solicita eliminar el párrafo referente al uso del casco en los VMU.

Se estima parcialmente; se elimina la obligatoriedad para todos los casos pero a falta de una regulación de ámbito nacional más específica en la materia, y tomando como referencia el régimen vigente en la misma para la bicicleta, se establecerá su obligatoriedad para VMUs de tipos A y B solo hasta los 16 años y la recomendación de su utilización en todo caso.

29.- artículo 193, se pide incluir mención explícita a los VMU de utilizar la calzada en las mismas condiciones que el resto de vehículos.

Se desestima; entendemos que la seguridad vial de las personas que circulen empleando tales vehículos y la seguridad vial del resto de personas usuarias de vías y espacios públicos exige una regulación específica en función de las características de cada vehículo, su masa máxima autorizada, su velocidad máxima, su anchura, su longitud, e incluso el tipo de uso al que se destine, en la que se contemple específicamente las vías por las que pueden circular, y sin perjuicio de que en el futuro pueda –y a nuestro juicio, deba- contemplarse en norma estatal de carácter reglamentario la regulación general de estos vehículos como ya lo está la de automóviles, motocicletas y ciclos.

Por ello el Ayuntamiento de Madrid contempla en el Proyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible de 2018 la regulación específica de las vías por las que les está permitido circular a los VMU en función de las características técnicas de cada una de las categorías de estos vehículos conforme al Anexo I de la Instrucción 16/V-124 de la Dirección General de Tráfico, que se incorpora en forma de Anexo II a la Ordenanza, los espacios donde pueden estacionar (artículo 194), las condiciones generales de circulación (artículo 192), así como las particulares para su uso en el desarrollo de actividades económicas (artículo 195).

Con ello entendemos que se da viabilidad al uso de los VMU en la ciudad de Madrid de forma compatible con la seguridad vial, tanto de quienes utilicen estos vehículos como del resto de usuarios de vías y espacios públicos, superando así la situación actual de la vigente Ordenanza de Movilidad de 26 de septiembre de 2005 que no contempla siquiera la posibilidad de su circulación, y todo ello sin perjuicio de que la extensión inmediata prevista en el artículo 17 de las vías con velocidad máxima de 30 kilómetros por hora (que hará viable la circulación por las mismas de los de tipo "C") así como la progresiva extensión en el diseño urbano, durante el período de vigencia de la ordenanza, de ciclocalles, calles residenciales, carriles bici protegidos y pistas bici y zonas 30 de coexistencia, que irá ampliando las posibilidades de uso de estos vehículos con seguridad vial y respeto a la movilidad peatonal.

30.- En referencia al artículo 196.1 se pide eliminar la referencia al uso del casco.

Se desestima por motivos de seguridad vial. A falta de una regulación estatal más específica en la materia, este ayuntamiento opta por la que aporta una circulación más segura para los usuarios de la vía pública.

31.- En un nuevo artículo, se solicita que se permita explícitamente el uso de aparatos reproductores de sonido en las mismas condiciones que las expresadas en la alegación al artículo 192.5 (apartado 28 del presente escrito).

Se desestima por los motivos alegados en el apartado referenciado.

32.- artículo 249.k, en referencia a las causas de inmovilización y más concretamente respecto al caso de que el vehículo se encuentre indebidamente estacionado en una zona de uso público en la que esté prohibida la circulación de vehículos se solicita que se excepcionen las bicicletas.

Se estima, exceptuando a las bicicletas de este supuesto entendiendo que el ciclista puede retirar la bicicleta arrastrándola bajo su condición de peatón sin tener que circular montado en ella, cosa que no ocurre para el resto de vehículos.

33. Artículo 250.g, en referencia a las causas de retirada y más concretamente respecto al caso de que el vehículo se encuentre indebidamente estacionado en una zona de aparcamiento restringido se solicita que se excepcionen las bicicletas.

Se desestima por los problemas que en la seguridad puede ocasionar un vehículo incorrectamente estacionado.

34.- Respecto al artículo 250.2.l, se desestima la redacción propuesta. No obstante se ve conveniente la necesidad de hacer referencia al mobiliario urbano en el que pueden con carácter excepcional estar amarradas las bicicletas.

35.- En relación al artículo 251.3.b se desestima la redacción propuesta. No obstante se ve conveniente la necesidad de hacer referencia al mobiliario urbano en el que pueden con carácter excepcional estar amarradas las bicicletas.

NUM. 20

ANESDOR

Asociación Nacional de Empresas del Sector de dos Ruedas

D. [redacted]

En fecha 5 de julio de 2018 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento el documento con nº de anotación 2018/735932 por el que D. [redacted], [redacted] de Movilidad Segura y Medio Ambiente de la Asociación Nacional de Empresas del Sector de dos Ruedas (ANESDOR), formula alegaciones a la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio a 9 de julio de 2018.

Las alegaciones presentadas son las siguientes:

1.- Propone en primer lugar que, en las Áreas de Acceso Restringido, los ciclomotores, motocicletas y triciclos asimilables a motocicletas con etiqueta ambiental de la DGT puedan acceder y circular en las calles del interior.

Se estima parcialmente: el planteamiento principal se desestima, puesto que, por una parte, las motocicletas y ciclomotores han sido ya objeto de

clasificación ambiental por parte de la Dirección General de Tráfico, por lo que estarían comprendidos en la previsión realizada en el artículo 23.1.5 del texto que permite su libre circulación sin limitación horaria alguna por las Áreas de Acceso Restringido en función de sus emisiones para las que dispongan de etiquetas "CERO" y "ECO" y, por otra, están ya incluidos entre los vehículos que "se podrán excepcionar" de las restricciones previstas *en función de la actividad a prestar en el Área, su clasificación en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico y su horario de funcionamiento* (artículo 23.3.6) del texto. Es por tanto en la norma que desarrolle esta posibilidad de excepción donde debe concretarse, en su caso, la misma, lo que parece adecuado dado la necesidad de que dicha norma se desarrollo se vaya adecuando en cada momento a la situación de calidad del aire en el ámbito del Área de Acceso Restringido correspondiente.

Se estima, no obstante, incorporar expresamente a lo dispuesto en el artículo 23.3.6 del texto a los "triciclos asimilables a motocicletas".

2.-Se propone que la medida que impide aparcar a las motos en la acera si hay una banda de estacionamiento solo aplique a la futura gran APR de Centro, denominada Madrid Central, y que se establezca una disposición transitoria que no permita aplicar esta medida hasta la ejecución de todas las reservas de moto necesarias, al menos las creadas en todos los pasos de peatones e intersecciones.

Se estima parcialmente: para facilitar la adaptación a partir de la situación actual, en la que bicicletas, motos y ciclomotores pueden estacionar sobre la acera en determinadas condiciones con independencia de que exista o no banda de estacionamiento, se establecerá un régimen de despliegue progresivo por Distritos, con entrada en vigor inmediata en el de Centro y partiendo de la decisión progresiva de la Junta de Gobierno a medida que el análisis técnico sobre las posibilidades de estacionamiento para vehículos de dos ruedas, y en

su caso el despliegue de las reservas de estacionamiento que se entiendan necesarias conforme al mismo, se haya completado para cada uno de ellos.

También se incluirá en el primer y tercer párrafo del artículo 48, que comienza por "*Cuando no sea posible el estacionamiento en calzada o en las zonas reservadas específicamente para este tipo de vehículos*", una referencia expresa a los "triciclos asimilables a motocicletas".

No obstante lo anterior, no se considera adecuado que la disposición transitoria difiera la aplicación de esta medida "hasta la ejecución de todas las reservas de moto necesarias", dado que con independencia de la existencia o no de las reservas "necesarias", la Ordenanza permitiría como en la actualidad que las motocicletas y ciclomotores puedan estacionar precisamente en la banda de estacionamiento sin necesidad de reserva, así como la necesaria protección del tránsito peatonal -y muy especialmente del de las personas con movilidad reducida- que se entiende preferente a la facilitación del estacionamiento de vehículos de dos ruedas.

3.- Se propone que se amplíe el horario de las reservas de estacionamiento de motocicletas para los días laborables, según se indica en el artículo 76, en horario de 7:00 a 22:00 horas.

Se desestima: el artículo 76.b adelanta ya hasta las 7:00 el horario regulado para estas reservas en la normativa actual, que comienza en la actualidad a las 8:00. Esta modificación se realizó, además, a solicitud del sector de usuarios de la moto en el contexto de las reuniones mantenidas con grupos de interés debidamente inscritos en el registro de *lobbies* municipal con anterioridad a la aprobación inicial del texto de la nueva Ordenanza de Movilidad Sostenible por la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid el pasado 31 de mayo de 2018.

Además, en cuanto a la extensión hasta las 22:00 horas desde las 20:00 actualmente prevista, no parece preciso dado que las motocicletas y

ciclomotores que estén ya estacionadas pueden permanecer en la reserva con independencia de que se supere la hora correspondiente -dejando de ser exclusivo el espacio para motos y ciclomotores- e igualmente estacionar en la reserva o en otras zonas de la banda de estacionamiento disponible en la zona.

4.- Se propone que, en las restricciones de circulación por episodios de contaminación atmosférica, se vayan aplicando paulatinamente las restricciones a ciclomotores, motocicletas y triciclos asimilables a las mismas, conforme al etiquetado ambiental de la DGT, según los escenarios, pero de forma diferenciada a los turismos, con un desfase.

Se desestima: por una parte, no parece justificado que se aplique un criterio general "como reconocimiento a las bajas emisiones del conjunto del parque" de motocicletas y ciclomotores, existiendo ya una clasificación de la Dirección General de Tráfico aplicable individualmente a las emisiones de cada vehículo. Tampoco se justifica su aplicación en función del menor tiempo emitiendo "al tardar un 50-70% menos de tiempo en un mismo recorrido urbano", dado que aunque esta afirmación se diera por válida podrían existir recorridos extensos en motocicletas altamente contaminantes (precisamente cuando el valor fundamental de la salud de las personas está comprometido como consecuencia de la baja calidad del aire), así como que ello forzaría por analogía a considerar que los desplazamientos realizados en automóviles y otros vehículos con etiqueta ambiental y que tuvieran una "duración reducida" (no definiéndose qué se entiende por tal) gozaran igualmente de excepciones que, en conjunto, harían imposible el control de esta circunstancia e ineficaz por tanto la aplicación de restricciones de circulación para la protección de la calidad del aire.

Por otra parte, el esquema propuesto supondría una gran complejidad parcelando la ciudad en zonas durante la aplicación de los protocolos,

dificultando su comprensión por la ciudadanía, su señalización y comprometiendo la seguridad jurídica en materia de imposición de denuncias.

5.-Se propone garantizar que puedan seguir circulando las motos por los carriles bus, incorporando expresamente en el artículo 160.2 una previsión a estos efectos.

Se estima parcialmente. La finalidad preferente de los carriles bus es la circulación de los autobuses del Transporte Colectivo Urbano Regular de Uso General, tal y como figura en el texto. No se entiende necesario, no obstante, incorporar expresamente en este ámbito una autorización genérica para otros tipos de vehículos (como no existe la misma en la ordenanza actual), siendo suficiente con prever esa posibilidad (que se aplica con carácter general a taxis, motocicletas y ciclomotores) como ya lo hace el texto, previa señalización oportuna.

No obstante, se entiende que en la redacción actual del artículo 160.2.1º:

> *2. El Ayuntamiento de Madrid adoptará las siguientes medidas de promoción y protección física del TPCURUG:*
>
> *1º) Establecerá calzadas o carriles-bus reservados para la exclusiva circulación y parada de los autobuses del TPCURUG, quedando prohibido el tránsito por ellos de todo vehículo no expresamente autorizado en la señalización instalada.*

Existe una contradicción entre la palabra "exclusiva" y la posibilidad de autorizar otros vehículos (taxis, motocicletas y ciclomotores) mediante señalización, por lo que se eliminará dicha palabra.

NUM. 21

APPA-ASOC. PROFESIONALES PRODUCCIÓN AUDIOVISUAL

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas al proyecto inicial de Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid durante su trámite de alegaciones.

En fecha 6 de julio de 2018 tiene entrada en el Registro del Área de Gobierno Portavoz, Junta de Gobierno y Relaciones con el Pleno, escrito por el que APPA (Asociación de profesionales de producción audiovisual) formula alegaciones al proyecto inicial de Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

Presenta las siguientes alegaciones:

1º) Al artículo 238: Propone que se establezca que la dimensión de las reservas de espacio puedan ser entre 50 y 100 metros lineales cuando se trate de un largometraje profesional o serie de televisión o anuncio publicitario.

Se desestima: El proyecto inicial de borrador de ordenanza, recoge por vez primera un criterio técnico para orientar a los ciudadanos, a los solicitantes y a los técnicos municipales, sobre el espacio que con carácter general se puede autorizar para las ocupaciones en vía pública por motivos de rodajes. Esta novedad supone una mejora clara en cuanto a la seguridad jurídica y aporta un criterio objetivo del que se carecía hasta la fecha. En este sentido, la ordenanza propone un punto de equilibrio entre los intereses afectados; por una parte el de los solicitantes de la ocupación y por otra, el de los vecinos que ven reducida de forma importante la posibilidad de estacionamiento de sus vehículos en sus zonas de afección.

La ordenanza recoge que *"Dimensión. Las ocupaciones con vehículos de asistencia, tratándose de una misma acción de rodaje, no podrá exceder de cincuenta metros lineales, si el estacionamiento está dispuesto en línea, y de cuarenta metros, si es en batería, salvo que concurra alguna causa que justifique una ocupación superior."*, incrementando en 10 metros lineales la regla general no escrita que hasta el momento aplicaban los técnicos municipales, en el entendido de que la Ciudad de Madrid apuesta de forma notoria por el apoyo a esta actividad.
Además el artículo 239 recoge la novedosa figura de los rodajes declarados de interés municipal, para los que los criterios limitativos de espacio y duración, no operarán.

Finalmente, se ha incorporado la previsión de que la limitación de dimensión y horario se pueda modificar cuando concurra alguna causa que justifique una ocupación superior, por lo que cuando ello esté debidamente acreditado, podrá incrementarse el espacio de reserva, pero no con carácter general.

2º) Al artículo 238: Propone que en cuanto a la duración de las reservas, se establezca que la reserva de espacio se podrá autorizar por varios días seguidos, cuando el plan de rodaje así lo indique y esté debidamente justificado.

Se desestima: El proyecto inicial de borrador de ordenanza, recoge que *"Duración. Con carácter general, tratándose de una misma acción de rodaje y solicitante, la ocupación se autorizará durante un máximo de 2 días dejando un tiempo mínimo de 15 días naturales para autorizar nuevamente otra ocupación por rodaje en la misma zona o zonas muy próximas, salvo casos excepcionales debidamente justificados."*. En este sentido se reiteran los mismos razonamientos ya manifestados en la alegación anterior.

NUM.22

ADEPESCA

En fecha 6 de julio de 2018 tiene entrada en el Registro del A. Gobierno Portavoz, Junta de Gobierno y Relaciones con el Pleno, escrito por el que ADEPESCA (Asociación de empresarios detallistas de pescados y productos congelados de la Comunidad Autónoma de Madrid) formula alegaciones al proyecto inicial de Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

Presenta las siguientes alegaciones:

1º) La alegación no se refiere a un artículo en concreto; señala que en las áreas de acceso restringido se establece la posibilidad de excepcionar de las restricciones de acceso circulación y estacionamiento a los vehículos de empresas o profesionales que presten servicios o entreguen o recojan suministros en el área, pero que no se establecen los criterios para excepcionar.

Entendemos que la alegación se refiere en particular al artículo 23.3 que dispone que *"Podrán acceder a las Áreas de Acceso Restringido los vehículos cuyo acceso permitan los actos administrativos que establezcan los criterios generales de acceso y funcionamiento de estas Áreas, pudiendo contemplar*

dichos actos administrativos excepciones a la restricción establecida con carácter general para determinados colectivos, así como en función de las características técnicas y medioambientales de los vehículos, del horario de acceso y de las condiciones de uso del espacio público."

Se desestima: Como bien se deduce del contenido del artículo 23, el órgano competente es el que mediante el acto administrativo correspondiente establecerá las excepciones adaptadas al supuesto concreto que motive la adopción del área de acceso restringido. En este sentido el artículo 22.3 dispone que *"El acto administrativo por el que se efectúe la delimitación y ordenación de uso de las vías y de la circulación de vehículos en el Área de Acceso Restringido será publicado en el Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid, así como en el sitio web municipal www.madrid.es."* , por lo que será objeto de la máxima transparencia y publicidad a efectos de su conocimiento y difusión, precisamente a efectos de garantizar su cumplimiento y no tener que denunciar por desconocimiento de la medida adoptada.

2º) La alegación no se refiere a un artículo en concreto; señala que se establecen unos plazos determinados para el uso de vehículos que son muy breves para que se adapten a ellos la distribución urbana de mercancías.

Entendemos que la alegación se refiere a la disposición transitoria tercera que establece que *"1. Los vehículos a motor con al menos cuatro ruedas y con masa máxima autorizada no superior a 3.500 kilogramos destinados a la distribución urbana y el transporte de mercancías podrán acceder a las áreas de acceso restringido en los siguientes términos:*

Los vehículos sin distintivo ambiental de la Dirección General de Tráfico: hasta el 31 de diciembre de 2019.

Los vehículos con distintivo ambiental "B" de la Dirección General de Tráfico: hasta el 31 de diciembre de 2021."

Se desestima: Uno de los rasgos que caracterizan la regulación que pretende realizar el Ayuntamiento de Madrid a través del proyecto inicial de ordenanza de movilidad sostenible, es el apostar decididamente por el medio ambiente y la salud de las personas, utilizando para ello las herramientas de las que dota la normativa estatal a las administraciones locales. En este sentido, el nuevo etiquetado ecológico de los vehículos permite identificar de entre los a los que son más contaminantes y perjudiciales para la salud pública de los ciudadanos, argumento suficientemente potente para implementar este tipo de medidas, que pretende realizarse de forma gradual y proporcionada, por lo que se opta por dar un margen superior a un año para los más contaminantes y de más de tres años para los que cuenten con etiqueta de tipo "B".

Adicionalmente, este criterio se incorporaba ya a la medida 15 "Distribución urbana de mercancías con vehículos de bajas emisiones" del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático del Ayuntamiento de Madrid, aprobado definitivamente el 21 de septiembre de 2017 por la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid tras someterlo igualmente a un período de información pública en el que se estudiaron y respondieron 244 alegaciones.

3º) La alegación no se refiere a un artículo en concreto; señala que en lo que se refiere a la distribución urbana de mercancías, de nuevo será la Junta de Gobierno u órgano en que delegue, el que determinará el uso exclusivo de determinado tipo de vehículos y horarios, generando desconocimiento y como consecuencia de ello, infracciones.

Se desestima: Se entiende que el régimen de limitaciones de uso de vehículos especialmente contaminantes está recogido en la Ordenanza. Además, al igual que en la alegación primera, los acuerdos para la ejecución de dicho régimen que en su caso se adopten serán objeto de la máxima transparencia y publicidad a efectos de su conocimiento y difusión, precisamente a efectos de garantizar su cumplimiento y no tener que denunciar por desconocimiento de la medida adoptada.

4º) La alegación no se refiere a un artículo en concreto; señala que las restricciones que se establecen comprenden plazos muy cortos a los efectos de renovar sus flotas (entendemos que de nuevo se refiere a la disposición transitoria tercera, punto 2 *"Los vehículos a motor con al menos cuatro ruedas y con masa máxima autorizada comprendida entre los 3.500 y los 12.000 kilogramos destinados a la distribución urbana y el transporte de mercancías podrán acceder a las áreas de acceso restringido en los siguientes términos:*

Los vehículos sin distintivo ambiental de la Dirección General de Tráfico: hasta el 31 de diciembre de 2022.

Los vehículos con distintivo ambiental "B" de la Dirección General de Tráfico: hasta el 31 de diciembre de 2024.")..

Se desestima: Se reiteran los argumentos de contestación recogidos en la alegación segunda.

5º) La alegación no se refiere a un artículo en concreto; señala que el horario establecido para la carga y descarga entre las 7 y las 22 horas genera la incertidumbre de la descarga en sus propios locales ya que la mayoría llega a los mismos en distintas franjas horarias a las establecidas en la ordenanza. Además alega que se condiciona la carga y descarga de mercancía al cumplimiento de la normativa sobre ruido.

Entendemos que se refiere al artículo 219.2.a) que establece que *"Los vehículos de masa máxima autorizada igual o inferior a 18 toneladas realizarán las labores de distribución urbana de mercancías en el horario comprendido entre las 7 y las 22 horas, pudiendo efectuarse fuera de este horario siempre que cumplan las limitaciones y condicionantes establecidos en la normativa específica aplicable en materia de ruido."*

Se desestima: La ordenanza que pretende aprobarse establece un marco general regulatorio que afecta a toda la ciudadanía y actividades que se desarrollan en la ciudad de Madrid. En este sentido es necesario que en ella se articulen de forma equilibrada todos los intereses que, en cuestiones transversales como la movilidad, entran en juego; en la materia concreta de horarios para la carga y descarga que se alega, la ordenanza actualmente en vigor ya establecía limitaciones horarias a la misma, sin perjuicio de que en virtud de la señalización vertical oportuna, se puedan modificar dichas condiciones generales.

Además, el propio artículo establece que se podrá realizar fuera de este horario siempre que se cumplan las limitaciones aplicables en materia de ruido, a efectos de garantizar el descanso de los vecinos de las zonas afectadas.

6º) La alegación no se refiere a un artículo en concreto; señala que en cuanto a la carga y descarga, al ser la Junta de Gobierno la que puede regular el tiempo máximo, será imposible para los pequeños empresarios conocer la casuística de cada Junta de Gobierno.

Se desestima: El artículo 219 establece una minuciosa regulación de la forma y condiciones en las que se debe realizar la distribución urbana de mercancías, incluyendo el horario para su realización. Por su parte, el apartado 6 dispone que *"En algunas calles o zonas, cuyo detalle, modificación o ampliación se*

establecerá mediante acuerdo de la Junta de Gobierno u órgano competente, el Ayuntamiento podrá determinar el exclusivo uso de tipos especiales de vehículos para el reparto de algunas mercancías y en determinados horarios, priorizando la utilización de aquellos que, por sus características técnicas y su sistema de propulsión, generen menor impacto para el medio ambiente (emisiones y ruido) o menor ocupación de la vía pública.". Dicho artículo prevé la posibilidad de que en algunas calles se limite el reparto de mercancía a determinado tipo de vehículos, mejorando la seguridad jurídica mediante la inclusión en una norma con rango reglamentario una situación que hasta el momento se podía realizar mediante la mera colocación de una señal vertical por los servicios técnicos municipales, y sin perjuicio de tal señalización.

NUM.23

ASOCIACIÓN A PIE

En fecha 6 de julio de 2018 tiene entrada en el Registro del A. Gobierno Portavoz, Junta de Gobierno y Relaciones con el Pleno, escrito por el que la Asociación A Pie formula alegaciones al proyecto inicial de Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

Presenta las siguientes alegaciones:

1º) Al artículo 17: propone que dicho artículo refleje de forma más clara la idea de que 30 km/h es la velocidad máxima de referencia en todas las vías urbanas.

Se desestima: El artículo 17 establece que *"La velocidad máxima en las vías de un único carril por sentido queda fijada como máximo en 30 kilómetros por hora, sin perjuicio de lo establecido en esta misma norma para zonas 30, calles residenciales, aparcamientos públicos municipales, vehículos de movilidad urbana y otras vías y vehículos.*

No obstante, podrá mantenerse un límite de velocidad superior en aquellas vías de un único carril por sentido que formen parte de la Red Básica de Transportes en las que la limitación prevista en el párrafo anterior pueda suponer perjuicios a los servicios de transporte público colectivo urbano regular de uso general.", por lo que no se considera necesario realizar ninguna modificación de redacción ya que establece claramente la idea de limitación con carácter general a 30 km/h para las vías de un carril por sentido.

2º) Al artículo 48: Propone que se prohíba claramente el aparcamiento y circulación de motos en las aceras.

Se desestima: Tal y como reconoce el escrito de alegaciones, la ordenanza añade en este ámbito restricciones a la normativa actual; en este sentido, la regulación contenida en la ordenanza mejora sustancialmente la contenida en la ordenanza que se encuentra en vigor, y establece la imposibilidad de estacionamiento en aceras en las que exista banda de estacionamiento. Sin perjuicio de su estudio en un futuro, atendiendo a criterios de gradualidad en la implementación de medidas de políticas públicas, se considera adecuada la regulación prevista.

3º) Al artículo 151: Propone que el artículo 151 se modifique y sustituya 10 km/h por 5 km/h ya que entiende que ninguna persona camina a más de esta velocidad.

Se estima: Estudiada la propuesta y visto que los estudios realizados por ejemplo por las universidades de Middle Tennesse (Estados Unidos) y

Strathclyde (Reino Unido), confirman que la media de velocidad caminando de un peatón es de 5,3 km/h, se considera adecuada su modificación.

Por lo tanto la redacción del artículo 151.3.a) queda del siguiente modo:

"Las personas con movilidad reducida que circulen en silla de ruedas, "handbike", triciclos o dispositivos análogos, motorizadas o no, siempre que lo hagan a velocidad de peatón nunca superior a 5 kilómetros por hora."

Por el mismo motivo, se modifican los artículos 193.F), 196.1.c) y 185.2, quedando redactados de la siguiente manera:

- Artículo 193.F): *"En los parques públicos podrán circular por aquellos itinerarios en los que esté permitida la circulación de bicicletas. En caso de tratarse de sendas compartidas con el peatón se limitará la velocidad de circulación a 5 km/h, respetando en todo momento la prioridad del peatón. En ningún caso podrán circular sobre zonas ajardinadas.*

  En todo caso, la circulación en parques públicos de VMU del tipo C1 con uso económico requerirá de autorización previa del órgano municipal de gestión del parque, y no se permitirá la circulación de VMU del tipo C2 salvo en el caso de los utilizados para la distribución urbana de mercancías a establecimientos situados en el interior del parque."

- Artículo 196.1.c): *"En los parques públicos, por aquellos itinerarios en los que esté permitida la circulación de bicicletas. En caso de tratarse de sendas compartidas con el peatón se limitará la velocidad de circulación a 5 km/h, respetando en todo momento la prioridad del peatón. En ningún caso podrán transitar sobre zonas ajardinadas".*

- *Artículo 185.2: "Con carácter excepcional los niños menores de 12 años podrán circular en bicicletas por las aceras, zonas peatonales y calles peatonales que no hayan sido declaradas de especial protección para el peatón cuando cumplan los siguientes requisitos: que vayan acompañados por una persona adulta a pie; que no sobrepasen en ningún caso los 5 kms/h; y que circulen y transiten respetando la prioridad de los peatones y las condiciones de seguridad vial.*

  Esta excepción no se aplica a las calles o zonas declaradas de especial protección para el peatón, en cuyas aceras o zonas peatonales se prohíbe la circulación de toda bicicleta."

4º) Al artículo 154: Propone eliminar el artículo, al hacer referencia al concepto de "espacios de especial protección peatonal", así como las referencias al mismo en otros artículos.

Se desestima: No se comparte el criterio de que recoger la posibilidad de creación de calles de especial protección peatonal suponga crear calles de primera y de segunda categoría; más bien al contrario, supone incluir en una norma con rango reglamentario la posibilidad de que en determinadas calles se regulen medidas de protección específica para los peatones.

5º) Al artículo 155: Propone eliminar el apartado b), reiterando lo alegado en relación al artículo 48.

Se desestima: Se desestima reiterando los criterios utilizados en la alegación al artículo 48.

6º) Al artículo 156: Propone que la definición que realiza el artículo de las calles residenciales, se atenga o remita a la definición del catálogo de señalización del Reglamento General de Circulación.

Se desestima: El artículo no restringe ni limita la definición que establece la norma citada, pero aclara a qué se refiere al utilizarlo. En este caso concreto se ha considerado importante facilitar la comprensión del concepto a la ciudadanía y no remitir a la lectura de otra norma, incidiendo en los aspectos que, a

efectos de la ordenanza, se consideran más interesantes como la coexistencia en el mismo espacio de peatones, ciclistas y vehículos a motor.

7º) Al artículo 157: Propone que la definición que realiza el artículo de las zonas 30, se atenga o remita a la definición del catálogo de señalización del Reglamento General de Circulación.

Se desestima: El artículo no restringe ni limita la definición que establece la norma citada, pero aclara a qué se refiere al utilizarlo. En este caso concreto se ha considerado importante facilitar la comprensión del concepto a la ciudadanía y no remitir a la lectura de otra norma, incidiendo en los aspectos que, a efectos de la ordenanza, se consideran más interesantes como la coexistencia en el mismo espacio de peatones, ciclistas y vehículos a motor.

8º) Al artículo 158: Propone eliminar el apartado 2 del artículo, que prohíbe a los peatones cruzar la calzada por puntos distintos de los autorizados, excepto en calles residenciales y zonas 30.

Se desestima: No se comparte el criterio de que prohibir a los peatones cruzar por puntos distintos a los autorizados, excepto en calles residenciales y zonas 30, limite los derechos de los peatones. Se trata de un artículo que persigue precisamente garantizar la seguridad de los peatones, aclarando con carácter general la prohibición de cruzar cuando no esté garantizada la seguridad del peatón, es decir, fuera de zonas señalizadas para ello y de calles residenciales y zonas 30.

9º) Al artículo 185: Se propone disminuir la velocidad permitida de menores de 12 años en bicicleta por la acera a 5 km/h y que los adultos lo acompañen a pie.

Se estima: Tal y como se recoge en la contestación a la alegación tercera, se acepta la parte propuesta de disminución de velocidad a 5 km/h, quedando redactado el artículo como se señaló.

Se acepta igualmente la demanda de que el adulto acompañante vaya obligatoriamente a pie, por su carácter pedagógico respecto del uso de la acera hacia los menores que circulen en bicicleta así como su efecto en el respeto efectivo de la velocidad máxima fijada por los menores a quienes acompañe.

10º) Al artículo 188: Propone la eliminación del apartado segundo *"En cruces semaforizados, y siempre que exista una señalización que así lo indique, se permite a los ciclistas cruzar la línea de detención estando el semáforo en fase roja para realizar el giro a la derecha, respetando la prioridad del resto."*

Se desestima: La redacción que propone el proyecto de ordenanza ha sido supervisada por los servicios técnicos municipales que han considerado positivo mantener dicha regulación, al facilitar la salida de los ciclistas siempre que la señalización expresamente lo permita y se respete la prioridad del resto de usuarios, incluyendo como es lógico la de los peatones.

11º) Al artículo 193: Propone que no se permita la circulación de segways, patines a motor o cualquier otro medio de transporte motorizado por las aceras ni otros espacios peatonales.

Se desestima: el texto indica ya expresamente en su apartado a que "con carácter general se prohíbe la circulación de los VMU por aceras y demás espacios reservados con carácter exclusivo para el tránsito, estancia y esparcimiento de los peatones". La propia norma marca como única excepción a esta circunstancia las aceras bici.

Además, se hace constar que la regulación que realiza la ordenanza propuesta se basa en la Instrucción 16/V-124 de la Dirección General de Tráfico, considerándose adecuada a estos efectos.

NUM. 24

PLATAFORMA POR LA ACCESIBILIDAD DE MADRID

En fecha 6 de julio de 2018 tiene entrada en el Registro del A. Gobierno Portavoz, Junta de Gobierno y Relaciones con el Pleno, escrito por el que la PLATAFORMA POR LA ACCESIBILIDAD DE MADRID formula alegaciones al proyecto inicial de Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

Presenta las siguientes alegaciones:

1º) Al artículo 10. Se propone una redacción alternativa al considerar un error asociar las actividades de estas personas a ámbitos urbanos específicos.

Se desestima: El artículo 10 establece que *"Se protegerá especialmente a las personas menores de edad, a las de edad avanzada, a las personas dependientes, a las personas con discapacidad y a las personas con movilidad reducida, y se adoptarán en particular medidas de protección en cuanto al diseño viario, la señalización y el control de la disciplina viaria en los espacios y vías que éstas utilicen en torno a guarderías, colegios, centros de mayores, hospitales, centros de salud y otros servicios utilizados especialmente por las mismas."*. Es decir, en ningún caso asocia de forma excluyente determinados ámbitos a los colectivos a los que pretende proteger especialmente, más bien al contrario, establece con carácter general la exigencia de que se protegerán y además como garantía extra, que se adoptarán medidas particulares en esos espacios lo que no supone en ningún caso considerar por ello que se minoren en el resto de espacios.

2º) Al artículo 40.2. Se propone que se añada *"El tiempo máximo de parada podrá excederse en caso de que se precisara, por ser usuarias personas con discapacidad o movilidad reducida"*.

Se desestima: La definición número 81 del Anexo I 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, establece la definición de parada: *"81. Parada. Inmovilización de un vehículo durante un tiempo inferior a dos minutos, sin que el conductor pueda abandonarlo."*. Por lo tanto, en virtud del principio de jerarquía normativa un reglamento municipal no puede contravenir una norma de rango superior, por lo que no se considera conveniente jurídicamente introducir la modificación propuesta ya que podría ser fácilmente objeto de recurso.

3º) Al artículo 46.2. Propone que se elimine la posibilidad de estacionar sin apagar el motor.

Se desestima: Dicho artículo establece que *"Quien conduzca deberá apagar el motor desde el inicio del estacionamiento, aun cuando permanezca en el interior del vehículo.*
Quedan excluidos de esta obligación los siguientes vehículos:

a) Los que cuenten con la etiqueta de distintivo ambiental del tipo Cero Emisiones emitida por la Dirección General de Tráfico.

b) Los destinados a la prestación de asistencia socio-sanitaria y los pertenecientes a Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado, Policía Municipal, Agentes de Movilidad y de Bomberos y Grúa Municipal.

c) Los vehículos de transporte público de viajeros exclusivamente entre el 1 de mayo y el 30 de septiembre.

Para quedar excluidos de la obligación prevista en este apartado, los vehículos a que se refieren la letra a) deberán exhibir en lugar visible el correspondiente distintivo expedido por la Dirección General de Tráfico que les acredite como tales."

Dichas excepciones tienen su justificación bien en su escasa o nula contaminación ambiental y acústica, bien por tratarse de servicios públicos necesarios o bien para el transporte público pero únicamente en las fechas en las que se pueden producir altas temperaturas y se permite para poder utilizar los aparatos de climatización de los vehículos.

4º) Al artículo 48. Propone que en el último párrafo del artículo se especifique un determinado tipo de mobiliario urbano sobre el que está prohibido a las bicicletas estacionar, concretamente añadir "tales como farolas, bancos, marquesinas, etc.)

Se estima. Se ajusta también la redacción del artículo 250.2.k para hacerlo coherente con el cambio.

5ª) Al artículo 110.8 y 11. Propone medidas para mejorar la accesibilidad de este tipo de infraestructuras municipales.

Se desestima: Carece de respaldo legal en la normativa de accesibilidad. La ausencia de este respaldo legal impide su imposición a los aparcamientos en gestión indirecta mediante concesión administrativa de obra pública o de ostión de servicio público, que son la gran mayoría de los aparcamientos.
En relación con la dotación mínima de plazas accesibles reservadas a personas con movilidad reducida, el artículo 115.1 se remite a la normativa sectorial vigente en cada momento, permitiendo por tanto su rápida adaptación a cualquier ampliación del porcentaje que pudiera aprobar el legislador estatal y autonómico.

Por todo lo anterior su propuesta no puede incluirse en la Ordenanza, pero se remite a los servicios técnicos municipales para que estudien y analicen la posibilidad de adoptar algunas de las medidas que propone en los aparcamientos municipales en gestión directa.

6ª) Al artículo 112.4.

Se estima: A efectos de que el precepto recoja la obligación de limitar la velocidad de circulación a 5 km/h en los espacios de estacionamiento de plazas accesibles para las personas con movilidad reducida.

7ª) Al artículo 113.2.5. Propone añadir un párrafo relativo al plan de autoprotección.

Se desestima: Por los motivos argumentados en la respuesta a la alegación quinta. En todo caso se recuerda que el Plan de autoprotección no es un único documento sino un conjunto de ellos en el que se analizan los riesgos y se adoptan medidas para minimizarlos o evitarlos.

Por todo lo anterior su propuesta no puede incluirse en la Ordenanza, pero se remite a los servicios técnicos municipales para que estudien y analicen la posibilidad de adoptar algunas de las medidas que propone en los aparcamientos municipales en gestión directa.

8ª) Al artículo 113.2.10. Propone una nueva redacción.

Se desestima por carecer de respaldo normativo en la normativa de accesibilidad aplicable a los aparcamientos. En este sentido se recuerda que la mayor parte de los aparcamientos municipales fueron construidos entre los años 60 y 90, no resultándoles de aplicación el Código Técnico de Edificación a la mayoría.

Su propuesta no se puede incluir en la Ordenanza por los motivos expuestos pero se remite a los servicios técnicos municipales para que analicen la inclusión de algunas de las medidas que propone en los aparcamientos municipales en gestión directa.

9ª) A la sección 3ª. Propone que se destine un número de plazas a personas con movilidad reducida.

Se desestima: A la sección 3ª del Capítulo II del Título Cuarto del Libro I relativo a los aparcamientos rotacionales en gestión en régimen disuasorio resulta de aplicación la reserva que en cada momento establezca la normativa sectorial sobre la dotación mínima de plazas accesibles reservadas a personas con movilidad reducida, por lo que el artículo 115 le resulta directamente aplicable.

10ª) Al artículo 151.3. Propone que se elimine la referencia a que tienen condición de peatones los usuarios de sillas de ruedas titulares de la TEPMR.

Se estima: se hará una referencia genérica a "personas con movilidad reducida".

11ª) Al artículo 151.3 a). Propone disminuir la velocidad máxima permitida por acera a sillas de ruedas de 10 km/h a 5 km/h.

Se estima: Estudiada la propuesta y visto que los estudios realizados por ejemplo por las universidades de Middle Tennesse (Estados Unidos) y Strathclyde (Reino Unido) confirman que la media de velocidad caminando de un peatón es de 5,3 km/h, se considera adecuada su modificación.

Por lo tanto la redacción del artículo 151.3.a) quedaría del siguiente modo:

"Las personas con movilidad reducida que circulen en silla de ruedas o dispositivos análogos, motorizadas o no, siempre que lo hagan a velocidad de peatón nunca superior a 5 kilómetros por hora."

Por el mismo motivo, se modifican los artículos 193.F), 196.1.c) y 185.2, quedando redactados de la siguiente manera:

- Artículo 193.F): *"En los parques públicos podrán circular por aquellos itinerarios en los que esté permitida la circulación de bicicletas. En caso de tratarse de sendas compartidas con el peatón se limitará la velocidad de circulación a 5 km/h, respetando en todo momento la prioridad del peatón. En ningún caso podrán circular sobre zonas ajardinadas.*

  En todo caso, la circulación en parques públicos de VMU del tipo C1 con uso económico requerirá de autorización previa del órgano municipal de gestión del parque, y no se permitirá la circulación de VMU del tipo C2 salvo en el caso de los utilizados para la distribución urbana de mercancías a establecimientos situados en el interior del parque."

- Artículo 196.1.c): *"En los parques públicos, por aquellos itinerarios en los que esté permitida la circulación de bicicletas. En caso de tratarse de sendas compartidas con el peatón se limitará la velocidad de circulación a 5 km/h, respetando en todo momento la prioridad del peatón. En ningún caso podrán transitar sobre zonas ajardinadas"*

- *Artículo 185.2: "Con carácter excepcional los niños menores de 12 años podrán circular en bicicletas por las aceras, zonas peatonales y calles peatonales que no hayan sido declaradas de especial protección para el peatón cuando cumplan los siguientes requisitos: que vayan acompañados por una persona adulta a pie; que no sobrepasen en ningún caso los 5 kms/h; y que circulen y transiten respetando la prioridad de los peatones y las condiciones de seguridad vial.*

  Esta excepción no se aplica a las calles o zonas declaradas de especial protección para el peatón, en cuyas aceras o zonas peatonales se prohíbe la circulación de toda bicicleta."

12ª) A los artículos 151.4 y 196.1. Proponen que se elimine el supuesto de que las personas con patines y patinetes compartan espacio con los peatones.

Se desestima: La vigente Ordenanza de Movilidad de 26 de septiembre de 2005 contempla que los patines, patinetes y aparatos similares pueden circular por acera a paso de persona, reproduciendo en parte lo establecido en el artículo 121.4 del Reglamento General de Circulación. El proyecto de nueva ordenanza, que cuenta con rango de reglamento municipal, no puede contradecir la normativa jerárquicamente superior de ámbito estatal, por lo que se ha optado por ampliar y aclarar los supuestos y los lugares por los que pueden circular

proporcionando más alternativas a estos vehículos de modo que se acojan en menor medida a la posibilidad de circulación por acera, por lo entendemos que se mejora notablemente la seguridad jurídica al respecto.

13ª) Al artículo 152.1. Propone que se incluya en el artículo que los carriles bici deben delimitarse de forma que se permita ser detectados en todo su largo.

Se desestima: El propio Anexo III del proyecto de ordenanza define *"Carril-bici: es un carril de la calzada de uso exclusivo para las bicicletas señalizado con las marcas viales correspondiente. Puede disponer de bandas separadoras de resalto como marca vial."*.

14ª) Al artículo 152. Propone incluir un nuevo párrafo *"el ayuntamiento tenderá a dotar de semáforos con señalización acústica a demanda, con el fin de que estén disponibles las veinticuatro horas y sólo suenen cuando alguien que lo precise, lo active mediante el dispositivo a distancia"*

Se desestima: El estudio e instalación de semáforos con avisadores acústicos se realiza en la actualidad sin necesidad de que conste en una norma de rango reglamentario. Por consiguiente, y dado el nivel de concreción operativa de la medida que se propone, tampoco parece precisar de tal soporte normativo.

15ª) Al artículo 152. Propone que se incluya *"El Ayuntamiento incorporará señales luminiscentes en pasos de peatones con o sin semáforo, para contribuir a la seguridad de las personas".*

Se desestima: Se entiende que la señalización de los pasos de peatones debe realizarse en cumplimiento de la normativa nacional a estos efectos y en sus propios términos, sin perjuicio de que dicha normativa deba incluir los elementos que, desde el punto de vista técnico, se considere adecuado incorporar para garantizar su máxima seguridad y accesibilidad.

Considerando además el nivel de concreción operativa de la medida que se propone, no se considera por tanto adecuado incluir la propuesta realizada en una norma reglamentaria local de carácter general, sin perjuicio de que se estudie y en su caso se puedan ejecutar previo estudio de idoneidad de los técnicos municipales.

16ª) Al artículo 152. Propone incluir que la programación de los avisadores sonoros de los semáforos contemplarán las necesidades de los usuarios con problemas de visión, y que la señal acústica permita su audición a un radio no inferior a 500cm, todas ellas consideraciones recogidas en el Decreto 13/2007 de la Comunidad de Madrid.

Se desestima: No se considera necesario incluir regulación ya recogida en normativa aplicable de ámbito superior y que por tanto sería ya de aplicación en la ciudad de Madrid.

17ª) Al artículo 152: Propone incluir que *"ningún paso de peatón con o sin semáforo se verá entorpecido por la presencia de bolardos o cualquier otro dispositivo de los que se instalan para impedir la colocación de vehículos sobre las aceras"*

Se desestima: No se considera adecuado incluir la propuesta realizada en una norma reglamentaria de carácter general, sin perjuicio de que se estudie y en su caso se puedan ejecutar previo estudio de idoneidad de los técnicos municipales.

18ª) Al artículo 153.1: Propone incluir ejemplos que suponen la obstaculización en las aceras como la colocación en aceras de cartas o menús de comidas, mesas no autorizadas, toldos, etc y remitirlos a los supuestos de responsabilidad del artículo 263.1.

Se desestima: El ámbito de regulación adecuado al objeto propuesto es la ordenanza municipal de terrazas de veladores y Quioscos de Hostelería y Restauración y no la ordenanza de movilidad sostenible.

19ª) Al artículo 154. Propone que el artículo añada *"la declaración de espacio de especial protección para el peatón, se dará a conocer por medio de la utilización de carteles o vallas con pictogramas adecuados, que lo publiciten en los lugares declarados como tales"*

Se estima parcialmente: Se considera adecuado mencionar la necesidad de señalizar adecuadamente los espacios de especial protección, una vez se declare tal condición.

El artículo quedaría redactado de la siguiente manera:

*"**Artículo 154. Espacios de especial protección para el peatón***

Mediante Acuerdo del órgano competente se podrán declarar, con carácter temporal o permanente, determinadas aceras, calles y espacios públicos como "espacios de especial protección para el peatón".

La declaración deberá incluir la justificación motivada que ha llevado a la determinación de una calle o espacio como de especial protección para el peatón así como los usos y ocupaciones que se restringen o las condiciones de los que se autoricen.

A estos efectos, será necesario que con carácter general se trate de calles en las que la densidad peatonal existente o previsible pueda limitar la libertad individual de elegir la velocidad normal de la marcha y el adelantamiento peatonal y en el caso de que haya movimientos de entrecruzado o en sentido contrario, exista una alta probabilidad de que se presenten conflictos en el tránsito, siendo precisos frecuentes cambios de velocidad y posición para eludirlos, o existan especiales dificultades para el desplazamiento de personas con movilidad reducida.

No obstante lo anterior, podrán ser declaradas como tales en cualquier caso con objeto de ordenar y regular los usos y ocupaciones del viario priorizando aquellos más favorables para el peatón así como otros modos de movilidad sostenibles. La declaración deberá publicarse en el Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid y en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid. Una vez declarado el espacio como de especial protección, deberá instalarse la señalización indicativa de tal circunstancia "

20ª) Al artículo 168.a). Propone añadir *"Por razones de seguridad de los peatones, en el momento de fijar el lugar de instalación de los estacionamientos, se hará de forma que se evite que la proximidad posible entre la zona trasera del espacio de estacionamiento con un paso de peatones, pueda causar la invasión del paso por un autobús, cuando se halle a la espera de estacionamiento, al estar la parada ocupada por otro autobús de distinta línea"*

Se desestima: No se considera adecuado incluir la propuesta realizada, entendiéndose que resulta más clara la redacción dada en el proyecto de ordenanza *"Estas paradas se situarán próximas a los pasos de peatonales, respetándose, en todo caso, las distancias precisas para favorecer la visibilidad peatón-vehículo"*

21ª) Al artículo 168 a). Propone que se incluya que *"se deberá llevar a cabo un riguroso mantenimiento del funcionamiento de las rampas de acceso para personas con sillas de ruedas"*

Se desestima: El artículo 168 hace referencia a las reservas de estacionamiento para la parada del autobús y no al vehículo o sus elementos, por lo que no procedería su incorporación en este epígrafe. La propuesta incluye además un concepto jurídico indeterminado ("riguroso mantenimiento").

22ª) Al artículo 168 b). Propone que se incluya que *"en el momento en el que un autobús alcance su espacio de estacionamiento, deberá activar siempre el mensaje exterior de información acústica…"*

Se desestima: Sin perjuicio de su posible incorporación a la normativa de servicio de la Empresa Municipal de Transportes, y dado el nivel de concreción operativa de la medida que se propone, no se considera adecuado incluir la propuesta realizada en una norma reglamentaria de carácter general.

23ª) Al artículo 168 b). Propone incluir en la redacción aspectos relativos a la ubicación de los botones para activar los sistemas acústicos de marquesinas o postes.

Se desestima: Sin perjuicio de su posible incorporación a la normativa de servicio de la Empresa Municipal de Transportes, y dado el nivel de concreción operativa de la medida que se propone, no se considera adecuado incluir la propuesta realizada en una norma reglamentaria de carácter general.

24ª) Al artículo 185.2. Propone eliminarlo.

Se estima parcialmente: La previsión contemplada en este artículo va dirigida a asegurar la seguridad de los menores y añade dos condiciones; por una parte, que el menor vaya acompañado de una persona adulta y por otra, que no rebase los 5 km/h (modificación operada en virtud de alegaciones estimadas, reduciéndola de 10km/h a 5 km/h) que es la velocidad a la que como máximo suele caminar un peatón, todo ello con el objetivo de que trayectos como los escolares, en determinadas zonas de la ciudad en su configuración actual, puedan realizarse de modo seguro como iniciación a la utilización de la bicicleta como medio de transporte.

No obstante, se acepta restringir la posibilidad a la persona menor de 12 años, de modo que el adulto acompañante vaya obligatoriamente a pie, por su carácter pedagógico respecto del uso de la acera hacia los menores que circulen en bicicleta así como su efecto en el respeto efectivo de la velocidad máxima fijada por los menores a quienes acompañe.

25ª) Al artículo 188.2. Propone su eliminación.

Se desestima: La redacción que propone el proyecto de ordenanza ha sido supervisada por los servicios técnicos municipales que han considerado positivo mantener dicha regulación, al facilitar la salida de los ciclistas siempre que la señalización expresamente lo permita y se respete la prioridad del resto de usuarios, incluyendo como es lógico la de los peatones.

26ª) Aunque la alegación no lo menciona, entendemos que se alega al artículo 192. Propone que la edad mínima para poder circular con VMU sea elevada de quince a dieciocho años.

Se desestima: El artículo 192.1 dispone que *"Los menores de 15 años solo podrán hacer uso de vehículos de movilidad urbana cuando éstos resulten adecuados a su edad, altura y peso, fuera de las zonas de circulación, en espacios cerrados al tráfico, y acompañados y bajo la responsabilidad de sus progenitores o tutores, o en el supuesto previsto en el apartado 4 del artículo 195."* Esta edad, además, se equipara a la definida en la normativa nacional aplicable para la utilización de ciclomotores.

27ª) Al artículo 193. Propone eliminar "con carácter general" y el apartado "c", dejando clara la prohibición de los VMU de circular por aceras y espacios peatonales.

Se desestima: El texto indica ya expresamente en su apartado a que *"con carácter general se prohíbe la circulación de los VMU por aceras y demás espacios reservados con carácter exclusivo para el tránsito, estancia y esparcimiento de los peatones"*. La propia norma marca como única excepción a esta circunstancia las aceras bici.

Además, se hace constar que la regulación que realiza la ordenanza propuesta se basa en la Instrucción 16/V-124 de la Dirección General de Tráfico, considerándose adecuada a estos efectos.

28ª) Al artículo 232.1. Propone incluir en el artículo que el paso peatonal en supuestos de ocupación de acera por mudanza será de al menos de 1,80 metros de anchura.

Se estima: El artículo 38 recoge las condiciones a las que se someten las ocupaciones y por lo tanto son de aplicación a las ocupaciones por mudanzas. El último párrafo del artículo 232.1 quedaría pues redactado de la siguiente manera:

"Se permite la utilización de la acera, paseos y demás zonas peatonales para la asistencia y colocación de máquinas elevadoras y demás medios auxiliares que se precisen, garantizando en todo momento un paso peatonal de 1.80 metros de ancho y 2.10 de altura, y en todo caso sujetas a las indicaciones de los agentes de la autoridad y al cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 38 de la presente Ordenanza en cuanto a la señalización de la ocupación."

29ª) Al artículo 244. Propone que la Tarjeta de Estacionamiento para Personas con Movilidad Reducida (TEPMR) pueda ser utilizada no solo cuando la persona se halle en el vehículo, sino cuando pueda acreditar fehacientemente que el estacionamiento del vehículo es para hacer posible al titular de la tarjeta acceder a él.

Se desestima: Tal y como indica en el propio texto de la alegación, se considera que una ordenanza municipal no puede contravenir condiciones establecidas expresamente en normativa de rango superior, como es el Real Decreto 1056/2014, debiendo instarse la modificación de aquel ante la Administración General del Estado, que es la competente al efecto.

30ª) Al apartado 2 de la Disposición Adicional Tercera. Propone añadir *"..así como el cumplimiento de los niveles óptimos de accesibilidad a la web vigentes en cada momento."*

Se estima parcialmente: Se acepta en esencia la propuesta pero se considera más adecuada la siguiente redacción:

"2. La extracción deberá garantizar la disponibilidad de la información en formatos abiertos que permita su reutilización en condiciones óptimas. Todo desarrollo de aplicaciones informáticas en este ámbito deberá incorporar en sus prescripciones técnicas esta condición, así como el cumplimiento de la normativa de accesibilidad que sea aplicable en cada momento."

NUM. 25

ASOCIACIÓN MADRILEÑA DEL TAXI (AMT)

En fecha 6 de julio de 2018 tiene entrada en el registro del Área de Gobierno Portavoz, Coordinación de la Junta de Gobierno y Relaciones con el Pleno del Ayuntamiento de Madrid escrito por el que la Asociación Madrileña del Taxi (AMT) formula alegaciones a la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio a 9 de julio de 2018.

Las alegaciones presentadas son las siguientes:

1.- Se propone que por ordenanza se haga un control intenso de las VTCs identificándolas en cuanto entren en las zonas ZAV o estén aparcados en zona SER, con obligación de pasar estos datos al Ministerio de Fomento para poder comprobar si tienen servicio precontratado o están incumpliendo su normativa de funcionamiento y proceder a sancionarlos.

Se desestima: la alegación propuesta se basa en el seguimiento del cumplimiento de lo establecido en una Ley Estatal sobre Transportes, mientras que la Ordenanza de Movilidad Sostenible regula obligaciones y derechos en materia de movilidad, no de transporte.

La administración local, en su caso, informaría a la Dirección General de Transporte Terrestre o al órgano competente en la materia de la Comunidad de Madrid, previa petición formal por su parte o inclusión de la obligación en texto

legal, de todo aquello que en su caso solicite o exija de acuerdo a la normativa vigente en materia de transportes en cada momento, siendo ésta la forma de actuar entre las Administraciones Públicas, y sin perjuicio de la colaboración con la función de apoyo a la inspección por parte de la Policía Municipal en el marco del convenio actualmente vigente entre Ayuntamiento de Madrid y Comunidad de Madrid.

2.- Se propone que los carriles bus se denominen carriles bus-taxi a lo largo de toda la ordenanza.

Se desestima: el texto establece ya que los vehículos auto-taxi podrán utilizar el carril bus cuando así se determine. Esta determinación no depende del nombre del carril, que en todo caso se considera adecuado para reflejar la prioridad del transporte público urbano colectivo de carácter general sobre otras formas de transporte.

Esta regulación es similar a la contenida en la ordenanza actualmente vigente, que ha dado como resultado en la práctica una utilización prácticamente completa de los carriles bus por el servicio de autotaxi –como consta en la señalización existente en la ciudad-.

3.- Se propone que tiene que definirse un número máximo de vehículos *Carsharing* y *motosharing* en función de la población, así como obligar a su uso en todo el término municipal de Madrid y no solo a la zona de más interés económico como en la actualidad.

Se desestima: la ordenanza recoge ya en su artículo 214.4 que el Ayuntamiento "podrá adoptar medidas para facilitar el desarrollo territorialmente equilibrado de estos servicios, promoviendo así su disponibilidad en la totalidad del término municipal.". No parece adecuado que, en el estado actual de disponibilidad de estos servicios, se fije por una norma de carácter general un número máximo concreto, que en todo caso y conforme a la habilitación normativa indicada podría acometerse a partir de la aprobación de la propia ordenanza a través por

ejemplo de un régimen concesional en función del aprovechamiento del espacio público que realizan dichos vehículos.

4.- Se propone modificar el artículo 20.2 para incluir explícitamente la posibilidad de que los vehículos auto-taxi lleven a los pasajeros a hoteles o a su domicilio particular circulando a estos efectos por zonas peatonales.

Se desestima: la definición de una zona peatonal y su sentido es precisamente el de evitar que por la citada zona circule cualquier tipo de vehículo no solo con el fin de garantizar la movilidad peatonal, sino también la seguridad vial de los peatones en estas zonas. No obstante, se permite el paso de aquellos vehículos que sean indispensables para prestar servicios o preservar los derechos fundamentales de los ciudadanos que por uno u otro motivo (ya sea de residencia, ocio, etc…) lo necesiten.

No obstante lo anterior, se hace constar que son de aplicación al taxi en su caso las excepciones descritas en los apartados d (traslado de enfermos), f (personas con movilidad reducida) y g (traslado a hoteles) con destino dentro de la zona.

5.- Se propone que se considere "residentes" en zona SER o zona centro aparcamiento vecinal a aquellos conductores de auto-taxi que trabajen con el vehículo a jornada completa, por lo que podrán tener derecho para estacionar el vehículo autotaxi dentro de su zona de residencia.

Se desestima: la consideración de "residente" está ligada al empadronamiento en la zona, y la utilización de vehículos ligados a su actividad profesional por parte de las personas residentes o de terceras personas está ya regulada con carácter general en la ordenanza.

6.- Se propone la modificación del artículo 186 por considerar que no se puede autorizar la circulación de bicicletas a contramarcha.

Se desestima: La autorización de los sentidos de circulación de los diversos vehículos que conforman la movilidad de la ciudad, entre ellos de las bicicletas,

es una de las competencias que tienen reconocidas las Administraciones Locales, que deben velar por el establecimiento de las reglas que favorezcan la movilidad sostenible y adaptada a la configuración de las diferentes calles de la ciudad, con el establecimiento de reglas claras y fácilmente comprensibles por los ciudadanos y analizando en todo caso su seguridad.

Teniendo esto en cuenta, la Ordenanza en su redacción actual establece unas reglas claras destinadas a facilitar la circulación de bicicletas como modo de movilidad sostenible, que exclusivamente se habilita en sentido contrario en calles residenciales (con límite de velocidad de 20 kilómetros por hora) y en vías de red viaria local con limitación a 30 kilómetros por hora, señalización específica y previo informe del órgano competente en materia de seguridad vial.

Se hace constar además que esta medida es usual ya en grandes ciudades europeas como Bruselas, París (como muestra la siguiente fotografía) y otras.

7.- Se propone la modificación del artículo 188 por considerar que no se puede autorizar a las bicicletas a cruzar en semáforo en la fase roja para girar a la derecha.

Se desestima: La autorización de los sentidos de circulación de los diversos vehículos que conforman la movilidad de la ciudad, entre ellos de las bicicletas, es una de las competencias que tienen reconocidas las Administraciones Locales, que deben velar por el establecimiento de las reglas que favorezcan la movilidad sostenible y adaptada a la configuración de las diferentes calles de la ciudad, con el establecimiento de reglas claras y fácilmente comprensibles por los ciudadanos y analizando en todo caso su seguridad.

Teniendo esto en cuenta, la Ordenanza en su redacción actual establece unas reglas claras destinadas a facilitar la circulación de bicicletas como modo de movilidad sostenible, que incluyen la medida citada previa señalización adecuada conforme a la normativa vigente, y con respeto a la preferencia del resto de usuarios.

Se hace constar además que esta medida es usual ya en grandes ciudades europeas.

8.- Se entiende que, según está redactada en la actualidad la disposición transitoria segunda de la ordenanza, hay una discriminación favorable a los vehículos de alquiler con conductor (VTC) ya que los vehículos VTC M1 con distintivo ambiental B pueden circular hasta el 31 de diciembre de 2022 mientras que algunos vehículos Auto –Taxis solo pueden circular hasta 31 de diciembre de 2019. No se propone redacción alternativa.

Se desestima: Los requisitos técnicos y las características que deben cumplir los vehículos adscritos a las licencias de taxi de Madrid, así como los plazos para su cumplimiento, se establecen en la Ordenanza Reguladora del Taxi y su sentido es el de definir con qué tipo de vehículo se puede prestar el servicio de taxi.

La Ordenanza de Movilidad Sostenible, en cambio, viene a regular "la circulación y los demás usos y actividades que se realicen en las vías, espacios y terrenos urbanos aptos para la circulación (...)", armonizándolos con "la mejora de la calidad del aire y la protección del medio ambiente".

Con el fin de evitar cualquier discriminación, se establece precisamente en esta disposición una fecha cierta que pone fin a la posibilidad de circular tanto a los autotaxis como a los vehículos turismo de arrendamiento con conductor que no cumplan determinados requisitos ambientales.

No obstante lo anterior, y tal y como se desprende de esta alegación, hay que señalar que según la regulación local en materia de taxi actualmente vigente, algunos vehículos autotaxi con distintivo ambiental B también podrán seguir circulando y prestando servicio hasta diciembre de 2022, por lo que se entiende que la estimación de esta alegación tendría carácter discriminatorio hacia ese colectivo.

NUM. 26

D. [redacted]
ASOCIACIÓN DE USUARIOS DE VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL

En fecha 6 de julio de 2018 tiene entrada en la oficina de Registro de Área de Gobierno de Portavoz, Coordinación Junta de Gobierno y Relaciones con el Pleno el escrito por el que D. [redacted], en representación de la "Asociación de Vehículos de Movilidad Personal" con CIF [redacted] en calidad de su [redacted], formula alegaciones al Proyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible inicialmente aprobado mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

1.- Respecto a lo recogido en las páginas 3 a 5 del escrito de alegación, en las que se hace referencia con carácter general a la regulación establecida en la ordenanza de los vehículos de movilidad personal, se informa de que coincide literalmente con lo presentado por D. [redacted] en representación de la misma Asociación y ha sido contestada por este Ayuntamiento en escrito de fecha 24 de julio de 2018.

Con respecto a lo recogido en las páginas 6 y siguientes en las que se hace referencia específica a determinados artículos del Proyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible se informa lo siguiente:

2.- Artículos 22.1.b y 22.2.b, se estima parcialmente ya que los vehículos de movilidad urbana favorecen una movilidad más sostenible en la ciudad no sólo por su propia utilización, sino por generar algunas de sus tipologías sinergias positivas en otros modos también sostenibles como el transporte público, favoreciéndose la intermodalidad. A estos efectos, se incluye una referencia general a "los medios y vehículos menos contaminantes.

Es importante señalar que esta ampliación no eximiría del cumplimiento de lo recogido en el art 193 en el que se establece la circulación de los VMU en función del tipo de vía y de vehículo.

No obstante lo anterior, y dado que como consecuencia de otra alegación el apartado 2 del artículo 22 desaparece, no procede cambio alguno.

3.- Artículo 23.1.1, el Ayuntamiento de Madrid entiende que debe estimarse su solicitud recogiéndose los VMU como posibles vehículos que pueden acceder a un AAR, si bien con independencia de lo anterior se recuerda que únicamente podrán circular por las diferentes vías especificadas en el artículo 193 en función de cada tipo de vehículo o estacionar en los espacios especificados en el artículo 194. Por otro lado, se mantiene el texto del apartado 1.6 incluyendo las dos tipologías de vehículos menos contaminantes de acuerdo con el etiquetado establecido por la DGT.

4.- Artículo 35.5.m, el Ayuntamiento de Madrid entiende que debe estimarse su solicitud estableciéndose la redacción propuesta dado que se trata de vehículos no contaminantes.

5.- En relación a su solicitud de modificación del artículo 48, el Ayuntamiento de Madrid entiende que debe estimarse parcialmente su solicitud permitiendo el estacionamiento de las tipologías A y B en las mismas condiciones que las ya establecidas para motocicletas y ciclomotores. Respecto a la inclusión de la tipología C se ha desestimado puesto que se trata de vehículos que pueden alcanzar dimensiones de 1,90 m de longitud X 1,50 m por lo que no son asimilables en cuanto a estacionamiento para el empleo de los mismos espacios. En cuanto a la posibilidad de poder anclarse a mobiliario delimitador de espacios establecida para bicicletas, no se incorporan los vehículos de movilidad urbana de las tipologías A y B puesto que en su mayoría permiten el plegado o fácil traslado por parte del usuario y esta posibilidad de estacionamiento debe darse únicamente con carácter muy excepcional.

6.- Respecto a la modificación que se propone del artículo 51.7, (se entiende error material en el escrito del interesado y donde dice 50.7 debería decir 51.7) se estima su solicitud, ya que esta nueva redacción es consecuencia de la modificación del art. 48 ya fundamentada y del hecho de tratarse de vehículos no contaminantes.

7.- Artículos 73 y 74, el Ayuntamiento de Madrid entiende que debe estimarse parcialmente incluyendo los vehículos de movilidad urbana de las tipologías A y B ya que esta nueva redacción es consecuencia de la modificación del art. 48 ya fundamentada.

8.- En relación a su solicitud de ampliación del artículo 86, el Ayuntamiento de Madrid entiende que debe estimarse su solicitud permitiendo el estacionamiento

de VMU de las tipologías A y B en aparcabicicletas como medida de fomento para la utilización de estos vehículos con carácter particular.

9.- Respecto a las modificaciones propuestas para los art 112.1, 124.1, 135.2, 135.3 y 148, se estiman por promover no sólo la utilización de estos vehículos sino también la intermodalidad de tal manera que se provoca indirectamente la promoción de otros modos de transporte sostenibles como el transporte público.

10.- Art 153.1, se desestima su solicitud ya que entendemos que redunda lo ya recogido en el texto puesto que se considera como causa de molestia. Además es importante señalar que el uso de señales acústicas está ya recogido en la normativa estatal.

11.- Art 155.2. se estima como consecuencia de la modificación del art 86 que permite el estacionamiento de VMU de las tipologías A y B en aparcabicicletas como medida de fomento para la utilización de estos vehículos con carácter particular.

12.- Art 182.2 se desestima su solicitud ya que el texto únicamente permite la circulación de la tipología C en coexistencia con el resto de vehículos y se entiende que sus dimensiones y maniobrabilidad no favorecen el empleo de las zonas de detención adelantada.

13.- En cuanto al art 183 se desestima su solicitud de modificación por motivos de seguridad vial ya que se pretende equiparar el uso de determinados VMU

con las bicicletas. El Ayuntamiento de Madrid entiende que debe desestimarse porque la seguridad vial de las personas que circulen empleando tales vehículos y la seguridad vial del resto de personas usuarias de vías y espacios públicos exige una regulación específica en función de las características de cada vehículo, su masa máxima autorizada, su velocidad máxima, su anchura, su longitud, e incluso el tipo de uso al que se destine, en la que se contemple específicamente las vías por las que pueden circular, y sin perjuicio de que en el futuro pueda –y a nuestro juicio, deba- contemplarse en norma estatal de carácter reglamentario la regulación general de estos vehículos como ya lo está la de automóviles, motocicletas y ciclos. Dicho de otro modo, se entiende que una equiparación general de estos vehículos con bicicletas debería producirse, en su caso, en la normativa estatal y no en una norma reglamentaria de carácter local.

14.- En referencia al art 185.2 se desestima su solicitud ya que entendemos que son varios los motivos para no incluir a los VMU dentro de la excepcionalidad de circulación en acera por menores establecida para las bicicletas. Entre otros:

- No se trata de un modo de movilidad activa con lo que no vemos adecuado su fomento en niños, ya que algunos niños que ahora hacen sus desplazamientos a pie pudieran comenzar a hacerlos con este tipo de vehículos.

- Se alcanzan velocidades de 20 km/h incluso para la tipología más ligera según clasificación de la DGT, con el consiguiente peligro que esto supone si consideramos que la percepción del peligro por un menor es inferior a la de un adulto.

Además, es importante señalar que se prohíbe expresamente la circulación de los VMU por aceras y demás espacios reservados con carácter exclusivo para el

tránsito, estancia y esparcimiento de los peatones (art. 193.a). Entendemos que, dadas las características técnicas de los mismos (velocidad, masa y dimensiones) supondría entrar en conflicto con las personas que transitan a pie.

Debemos destacar la importancia que da la ordenanza a los desplazamientos a pie considerando esta forma de movilidad como fundamental, debiendo garantizarse para toda la población en condiciones de seguridad cuanto más para todas aquellas personas que tienen algún tipo de discapacidad.

15.- En referencia al art 191 se desestima puesto que ha sido la propia Dirección General de Tráfico la que ha indicado la conveniencia del empleo de este término.

16.- Art 192.1 se desestima su propuesta como consecuencia de la desestimación del art 185.2.

17.- Art 192.6 se estima su solicitud de equiparar a los vehículos de movilidad urbana de tipos A y B a las bicicletas en lo relativo al uso del casco, de modo que se establezca su obligatoriedad hasta los 16 años y la recomendación de su utilización en todo caso, aceptando la argumentación que presenta para la modificación.

18.- En cuanto al art 193.a y en cumplimiento de la obligación de las Administraciones Públicas de velar por la seguridad vial de las distintas personas usuarias de las vías y espacios públicos se desestima su alegación al considerar que la garantía de la seguridad de los peatones en las aceras no

permite admitir el uso de éstas para la circulación de los VMU. Entendemos que, dadas las características técnicas de los mismos (velocidad, masa y dimensiones) supondría entrar en conflicto con las personas que transitan a pie.

19.- Respecto al art 193.b, se estima parcialmente permitiendo la circulación de VMU de la tipología C por carriles bici no protegidos con una redacción similar a la siguiente:

"*Los de la tipología C podrán además hacerlo por carriles bici sin separación física siempre que la anchura del vehículo lo permita en condiciones de seguridad y exista continuidad en el itinerario mediante un acondicionamiento de la vía, por ejemplo con la implantación de ciclocarril o limitación a 30 km/h.*"

Esto es debido a que los carriles bici sin separación física, como el de la Gran Vía de Hortaleza o Avenida de los Toreros, por poner ejemplos, no tienen continuidad (quedan interrumpidos en tramos como zonas previas a intersecciones y paradas de autobús entre otros). En estos tramos en los que no existe un carril bici en el itinerario puede existir una solución de continuidad que permita la circulación de los vehículos tipo C como es la limitación a 30 km/h, que sin embargo no puede existir para los de tipo A o B ya que no se permite su circulación en un régimen de coexistencia con el resto de vehículos.

20.- Respecto al art 193.c se desestima la modificación propuesta ya que la circulación por sendas bici ya está recogida en el apartado f del mismo artículo.

21.- Art 193.d, e y g, se desestima por los motivos ya alegados en el presente escrito de seguridad vial y protección al tránsito peatonal como forma más

primaria y fundamental de movilidad, además de la necesidad de preservar las aceras no sólo como espacios de tránsito sino también como de estancia.

22.- Art. 194, se estima parcialmente manteniéndose el mismo régimen de estacionamiento para el tipo C y permitiendo el estacionamiento de las tipologías A y B en las mismas condiciones que las ya establecidas para motocicletas y ciclomotores por los motivos ya expuestos en la justificación de la estimación parcial de la solicitud de modificación del art 48

23.- Art 196, se desestima por los motivos ya alegados en el presente escrito de seguridad vial y protección al tránsito peatonal, además de por la imposibilidad comprobación por la autoridad municipal de si en un momento determinado estaba o no activado el motor eléctrico.

24.- Art 211 y 212, se estima a raíz del creciente interés de operadores de patinete compartido de implantarse en nuestra ciudad y del propio interés municipal de que se incrementen los desplazamientos en nuevos modos más sostenibles.

25.- Art. 212.7 se desestima dado que se estima que están más correctamente definidas las coberturas con la redacción actual.

26.- Art 213, se estima la solicitud de ampliación a vehículos de movilidad urbana por los motivos ya expuestos para los art 211 y 212.

27.- Art 217.2, se estima por los motivos argumentados en la alegación.

28.- En relación al art 220.d, se desestima puesto que el artículo regula el acceso de vehículos en áreas peatonales no existiendo restricción alguna por definición para las personas que acceden a pie.

29.- Art 250.2.l, se desestima la redacción propuesta. No obstante se ve conveniente la necesidad de hacer referencia al mobiliario urbano en el que pueden con carácter excepcional estar amarradas las bicicletas.

30.- En relación al art 251.3.b se desestima su solicitud de modificación dado que los VMU en ningún caso podrán amarrarse al mobiliario por los motivos ya expuestos en el párrafo que hace referencia al art 48.

NUM. 27

ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE APARCAMIENTOS Y GARAJES

En fecha 6 de julio de 2018 tiene entrada en el Registro del Área de Gobierno de Portavoz, el escrito por el que Dª. [redacted], en nombre y representación de la Asociación Española de Aparcamientos y Garajes (ASESGA), alegaciones al proyecto inicial de Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

Presenta las siguientes alegaciones por las que la citada Asociación solicita:

1ª) La Asociación formula una serie de observaciones genéricas que no revisten la forma de alegación, sino de la expresión de sus opiniones sobre el grado de cumplimiento de los objetivos marcados por la Ley de Economía Sostenible Presupuestaria y el propio Proyecto de Ordenanza.

En este sentido se recuerda que el Proyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible, tal y como recogen los apartados 3 y 6 del artículo 110 del mismo,

no altera el régimen jurídico de los concesiones sobre aparcamientos municipales, que se seguirán rigiendo por su contrato, sus pliegos reguladores y el resto de normativa aplicable. Se entiende por tanto que la Administración satisface plenamente el principio de seguridad jurídica dando cumplimiento a los contratos de concesión en que es parte.

El Proyecto de Ordenanza respeta escrupulosamente los contratos administrativos de concesión de obra pública y de gestión del servicio prestado en los aparcamientos municipales en gestión indirecta, y por ello no impone obligación alguna de adaptación a los titulares de las concesiones.

El régimen previsto para los aparcamientos en gestión directa por el propio Ayuntamiento actualiza la regulación de estas infraestructuras para que puedan servir de instrumento en la política de movilidad urbana, incrementando su utilidad y eficacia de cara a incrementar la sostenibilidad medioambiental de estas infraestructuras y permitiendo satisfacer en mayor medida la demanda de estacionamiento de las personas residentes.

Sin perjuicio de ello ofrece a los concesionarios de tales aparcamientos la posibilidad de adherirse, a iniciativa suya, libre y voluntariamente, al régimen previsto en la Ordenanza, cuando éstos entiendan que puede resultar más beneficioso que las normas reguladoras de sus respectivos Pliegos, siempre que no se vea alterado el régimen económico-financiero de la concesión y cumplan los requisitos establecidos en la Disposición adicional segunda.

2ª) La Asociación alega de forma genérica que las condiciones de la adhesión voluntaria al régimen previsto en la Ordenanza pueden suponer realizar inversiones que no van a ser compensadas por la Administración municipal.

Se desestima: La Administración municipal no obliga a adherirse al régimen previsto en la Ordenanza, sino que es una decisión libre y voluntaria de los titulares de las concesiones que, en su caso, adoptarían tras realizar sus estudios económicos y comprobar que con esa decisión no se altera el equilibrio económico de la concesión. Los concesionarios son empresas que buscan su rentabilidad económica, cuentan con expertos financieros y profesionales de dilatada experiencia para analizar todas estas cuestiones y se entiende que adoptarán sus decisiones si dicha adhesión les beneficia económicamente entre otros criterios.

Por otro lado, en caso de que un determinado concesionario decidiera adherirse a dicha normativa también decidirá libremente qué servicios desea prestar, por ejemplo la recarga eléctrica o la logística de última milla, y solo realizará aquellas inversiones por las que espere obtener una rentabilidad adecuada. Es decir, es el concesionario el que decidirá en su caso libremente y asumiendo el riesgo y ventura prestar, además del servicio de estacionamiento de vehículos a motor, los servicios que libremente decida prestar en el marco de la Ordenanza.

Conviene recordar que la Disposición adicional segunda solo contempla la adhesión a la Ordenanza de aquellas concesiones en las que los concesionarios acrediten y declaren que el sometimiento a la Ordenanza mantiene inalterado el régimen económico previo, entendiendo por éste el equilibrio económico financiero de la concesión.

Por último se recuerda que no existe obligación jurídica alguna por la cual el Ayuntamiento de Madrid y la ciudadanía de Madrid deban financiar o compensar económicamente los gastos que los concesionarios que libre y voluntariamente deseen asumir el cumplimiento de la Ordenanza para beneficiarse de actividades que incrementen en su caso los ingresos de su negocio.

3ª) El escrito alega que los aparcamientos en gestión indirecta afrontan una situación de desventaja respecto a los aparcamientos en gestión directa municipal porque se financian con fondos públicos.

Se desestima; se considera que no existe trato discriminatorio porque son realidades distintas: cada aparcamiento en gestión indirecta se rige por su propio y específico Pliego, y cada aparcamiento en gestión directa municipal se rige actualmente por las normas de organización y funcionamiento aprobadas específicamente para cada uno de ellos por la Junta de Gobierno. El Proyecto de Ordenanza establece un régimen que se impone a los aparcamientos en gestión directa municipal porque son infraestructuras íntegramente municipales en los que la Administración puede y debe decidir cómo debe prestarse el servicio público. La Disposición adicional segunda permite a los aparcamientos que libre y voluntariamente lo decidan adherirse al mismo régimen que se la Ordenanza sí impone a los aparcamientos directamente gestionados por el Ayuntamiento.

Por último se hace constar que los aparcamientos en gestión directa municipal se financian con los ingresos que obtienen de su explotación.

4ª) El escrito critica la decisión de gestionar directamente por una empresa pública de capital íntegramente municipal aquellos aparcamientos que cuya concesión se ha extinguido en los ejercicios 2017 y 2018, tras la reversión a la Administración de los aparcamientos anteriormente concesionados.

Se desestima, por plantear la crítica a una política pública y no una alegación jurídica. Se desmiente asimismo que se trate de una política pública nueva del actual Gobierno municipal, sino que se trata de una política pública responsable de gestión del patrimonio municipal y de prestación eficiente de servicios públicos mantenida desde hace más de una década, como acreditan los 21 aparcamientos que actualmente gestiona la Empresa Municipal de Transportes, S.A.

En este sentido debe destacarse la eficaz y eficiente gestión pública de los aparcamientos municipales en gestión directa de más de 10.000 plazas, la continua innovación y la elevada calidad de la prestación del servicio realizado por la EMT, igual e incluso superior a la realizada por el sector privado. Por último se destaca la profundización en la sostenibilidad medioambiental que en los últimos años ha logrado la EMT y su vocación de servicio para la mejora de la calidad de vida de la ciudadanía.

Pese a todo ello, las plazas gestionadas por la EMT solo suponen una pequeña parte de las más de 100.000 plazas de aparcamiento municipales en gestión indirecta. El Ayuntamiento solo gestiona directamente algo menos de una décima parte de las que gestiona el sector privado mediante concesiones administrativas.

5ª) Respecto a la alegación por la que el escrito sostiene que la *"Ordenanza deberá contener mecanismos de control que impidan que su directa aplicación*

a los aparcamientos en gestión directa" municipal queden sustraídos de la legislación contractual del sector público y de las vías impugnatorias que ésta contiene:

Se desestima: tanto los aparcamientos que la Administración municipal decida construir como los aparcamientos que hayan revertido a la Administración tras extinguirse la concesión administrativa que anteriormente tenían, ya sean por finalización de su vigencia, rescate o resolución del contrato, son bienes de plena titularidad municipal sobre los que el Ayuntamiento de Madrid dispone de la facultad de decidir su forma de gestión.

Conforme a la legislación de régimen local compete al Pleno Municipal la decisión, mediante Acuerdo, de la forma de gestión directa o indirecta de un bien y de la prestación en el mismo de un servicio municipal. El Pleno Municipal se pronuncia sobre la base de un expediente que contiene todos los requisitos y da cumplimiento a todos los trámites e informes y controles de legalidad y económico-financieros legalmente exigidos.

La legislación de contratos del sector público resulta de aplicación a aquellos aparcamientos para los que el Pleno del Ayuntamiento decida su gestión indirecta mediante el oportuno contrato de concesión de obra pública o de gestión de servicio público.

La legislación de régimen local determina los requisitos que deben cumplir los servicios que se prestan directamente por la Administración municipal. En este sentido se señala que los aparcamientos municipales son económicamente viables y que la acreditada experiencia y el continuo esfuerzo de innovación,

mejora constante y búsqueda de la excelencia en el servicio a los ciudadanos hacen de la gestión directa municipal a través de la EMT una forma de gestión más eficaz y eficiente que la prestada por el sector privado. A mayor abundamiento, a esa más eficaz y eficiente gestión económica se une por añadidura el esfuerzo constante en favor de la mejora y profundización de la sostenibilidad medioambiental de la movilidad urbana.

5ª) Respecto a la ausencia en la Memoria de impacto normativo de un informe económico financiero que contenga datos y análisis relativo a los impactos económicos que las modificaciones citadas puedan suponer de forma genérica o para cada aparcamiento que el Ayuntamiento gestiona indirectamente a través de concesionarios.

Se desestima por los siguientes motivos:

a) De conformidad con el dispositivo Sexto del Acuerdo de Junta de Gobierno de 3 de mayo de 2018 por el que se aprueban las Directrices sobre la Memoria de Análisis de Impacto normativo y la Evaluación Normativa de Ayuntamiento de Madrid aprobadas mediante, no resulta exigible la elaboración de la Memoria de impacto normativo y evaluación normativa al haber sido remitida a informe de la Asesoría Jurídica antes de la aprobación de las citadas Directrices. Tampoco resulta exigible la Memoria económica en los términos que plantea la alegación conforme a lo previsto en su dispositivo tercero.

b) Tal y como señala el Informe preceptivo de 6 de abril de 2018 de la Agencia Tributaria Madrid, la incidencia económica que tendrá la Ordenanza de Movilidad Sostenible se determinará una vez se realicen los estudios técnico-

económicos que acompañarán a la modificación de las correspondientes ordenanzas fiscales, en su caso.

c) No procede analizar la repercusión económica de la aprobación de la Ordenanza respecto de los aparcamientos municipales en régimen de concesión porque no la tiene: como se ha señalado previamente, la Ordenanza no altera el régimen jurídico de las concesiones sobre aparcamientos ni obliga a realizar inversión alguna a los concesionarios, que mantienen inalterado su régimen jurídico. Simplemente regula los aparcamientos en gestión directa y contempla una vía para que los titulares de concesiones que así lo deseen libre y voluntariamente podrán adherirse al régimen previsto en la Ordenanza exclusivamente cuando, tras realizar sus estudios económicos, concluyan motivadamente que la asunción de régimen de la Ordenanza no afecte al mantenimiento de equilibrio económico-financiero de su contrato.

Por tanto, se trata de una decisión libre y voluntaria en el marco del riesgo y ventura de la concesión, por lo que no existe ni puede existir por este motivo afección negativa alguna dado que solo asumirán voluntariamente acogerse al régimen de la Ordenanza aquellos titulares de concesiones que consideren que les beneficia abiertamente.

d) Por último se hace constar que numerosos concesionarios, pese a la reiterada solicitud en tal sentido de la Administración municipal desde hace décadas, se han mostrado tradicionalmente reticentes a facilitar información sobre sus ingresos y explotación económica de los aparcamientos de titularidad municipal que gestionan, frente a la obligación de facilitar información a la Administración recogida en la legislación contractual y patrimonial.

Respecto a los datos que la asociación alegante dice que aportaría al efecto, es preciso hacer constar que, debido a esta gestión opaca que hacen los concesionarios, la Administración ha tenido acceso limitado a esos datos y resultaría dificultoso comprobar su integridad y veracidad.

6º) En relación con las Áreas de Acceso Restringido el escrito plantea que su creación puede suponer un impacto económico considerable para los aparcamientos privados y para las concesiones de aparcamientos de uso rotacional o mixto que se encuentren en el interior de dichas zonas.

Se desestima por los siguientes motivos:

a) Se alega un daño genérico e indeterminado.

b) No existe daño alguno porque plantea cuestiones que afectan al riesgo y ventura de las concesiones respecto de los aparcamientos municipales en gestión indirecta, y a las actividades de la realidad de mercado respecto de los aparcamientos del sector privado.

c) Las Áreas de Acceso Restringido no solo no afectan a la actividad de los aparcamientos sino que la favorecen en la medida en que la creación de la futura Área de acceso Restringido de Madrid Central se acompaña de la eliminación de todas las plazas azules del Servicio de Estacionamiento Regulado por lo que todos los vehículos de no residentes que accedan a Madrid Central deberán estacionar precisamente en aparcamientos o garajes del entorno.

d) Por otro lado el Ayuntamiento, en el marco de las políticas de protección de la salud de las personas y la mejora de la calidad de aire en la que se enmarca la regulación y creación de las Áreas de Acceso Restringido, así como con la finalidad de mejorar la calidad de vida de las personas residentes, viene desde hace años adoptando medidas para favorecer el

aumento de la dotación de plazas para residentes en el Distrito Centro, mediante la asignación de buena parte de las plazas de los aparcamientos revertidos una vez finalizada su extinta concesión de uso rotacional, a destino residencial. Se entiende que, *ceteris paribus*, esta significativa reducción de plazas rotacionales municipales debe conllevar un aumento equivalente de la demanda del servicio rotacional de los aparcamientos concesionados y, por ende, de sus ingresos.

e) En relación con la inmensa mayoría del parque automovilístico circulante, las Áreas de Acceso Restringido prohíben el tráfico de paso, pero eso no afecta en absoluto a los aparcamientos porque se refiere a personas que pasan por la zona para atravesarla de un punto a otro, ambos fuera del Área, por lo que por definición no necesitan estacionar en aparcamientos ni en superficie.

f) Tampoco se acredita causalidad: la realidad es compleja y no parece fundamentada la relación de causalidad que sugiere el alegante y que es imposible de acreditar. En las últimas décadas se han producido cambios en la oferta de transporte público colectivo y otros modos y en los usos sociales que han promovido el uso de modos sostenibles de movilidad reducido la necesidad de acudir al centro de las grandes ciudades en vehículo privado, decisión que depende en última instancia de un acto volitivo de las personas y no de la Administración.

7º) En relación con las Áreas de Acceso Restringido, el escrito cuestiona la delegación a la Junta de Gobierno de la competencia para determine la delimitación física de ámbito, la ordenación de la red viaria y los criterios de gestión y funcionamiento.

Se estima, y a tal efecto se modifica el Proyecto de Ordenanza para incluir una disposición que cree Madrid Central defina su ámbito geográfico y los criterios de acceso, sin perjuicio del necesario desarrollo de las cuestiones administrativas de su procedimiento cuyo detalle excede del contenido de una Ordenanza. Se elimina asimismo la expresión "ordenación viaria" porque no es un contenido propio de una Ordenanza, al no tener por objeto normas sino ordenación de las calles.

Por la misma razón se modifica el artículo 25 para la regulación concreta del Área de Acceso Restringido denominada "Colonia Marconi".

8º) El escrito cuestiona la compatibilidad de las Áreas de Acceso Restringido y el artículo 7 de TRT al entender que la creación de las áreas de Acceso Restringido debe realizarse mediante ordenanza y que la creación de nuevas y futuras Áreas exigiría la aprobación de nuevas ordenanzas o la modificación de la existente. Cita como sustento la STSJ de Madrid de 30 de abril de 2009 y el Informe de Asesoría Jurídica sobre el Proyecto de Ordenanza.

Se estima, modificando el Proyecto de Ordenanza para incluir un artículo que cree expresamente el Área de Acceso Restringido "Madrid Central", defina su ámbito geográfico y su régimen jurídico reglamentario.

9º) El escrito sostiene que la creación de las Áreas de Acceso Restringido supondrá una reducción de acceso de usuarios a los aparcamientos, calificándolo de supuesto de "Factum principis" por lo que entienden que el ente concedente estaría expresamente obligado a mantener el equilibrio económico de las concesiones. A tal efecto citan la Sentencia del TSJ de Madrid de 3 de noviembre de 2016.

Se desestima por los siguientes motivos:

a) La creación de las Áreas de Acceso Restringido no supone modificación alguna por el Ayuntamiento de Madrid de los contratos de concesión.

b) No existe daño alguno de las concesiones y aparcamientos privados que se van a beneficiar de la eliminación de absolutamente todas las plazas azules en superficie del SER y del hecho de que en su inmensa mayoría los vehículos turismos que no estén expresamente autorizados por la Ordenanza para acceder a las Áreas de Acceso Restringido solo pueden acceder a la misma si es para estacionar en un aparcamiento o garaje de dicha Área.

c) La creación de las Áreas de Acceso Restringido no supone un supuesto de imprevisibilidad puesto que la restricción de acceso a las ciudades en vehículos privados altamente contaminantes da cumplimiento a la normativa comunitaria y la legislación ambiental estatal, tratándose por tanto de una medida destinada a proteger la salud de la ciudadanía impulsada desde la Unión Europea y que resulta de aplicación en todas las grandes ciudades de Europa. La inmensa mayoría de grandes ciudades del mundo establecen medidas similares. Se hace constar además que la regulación sobre la que se alega estaba ya prevista en el Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático, aprobado por la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid tras ser sometido igualmente a un período de información pública durante el que se presentaron y respondieron 244 alegaciones.

d) La creación de las Áreas de Prioridad Residencial no supone una gran novedad respecto de las vigentes Áreas de Prioridad Residencial. De hecho la novedad principal, que es la posibilidad de circulación interna a los vehículos autorizados, incluidos quienes accedan al Área para estacionar en un aparcamiento o garaje, beneficia notablemente a los concesionarios y titulares privados de aparcamientos y garajes porque permite circular dentro del Área para acceder a cualquiera de los aparcamientos y poder continuar hacia otro aparcamiento de una zona más extensa que la de cada una de las actuales Áreas de Prioridad Residencial si el primero de su elección hubiera completado su capacidad.

e) No existe antijuricidad alguna, sino una medida de carácter general destinada a proteger la salud de las personas en un contexto en el que, según el informe de la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA), publicado el 11 de octubre de 2017, 31.520 personas fallecen anualmente en España como consecuencia de la baja calidad del aire, de

los que 23.180 lo habrían hecho por partículas finas, 6.740 por dióxido de nitrógeno y 1.600 personas por ozono.

f) No concurren en su alegación los supuestos legalmente exigidos para que los alegantes puedan entender que se encuentren ante un "Factum principis" ni resulta aplicable la Sentencia alegada.

g) Los datos de explotación de los aparcamientos municipales rotacionales en gestión directa municipal por la EMT apuntan a que los ingresos de las concesiones sobre aparcamientos rotacionales y mixtos ubicados en el espacio geográfico en el que en los próximos meses se implantará el área de Acceso Restringido "Madrid Central" han sido tan elevados que podría proceder incluso un análisis específico con vistas a la reducción de plazo concesional o la reclamación del restablecimiento del equilibrio económico-financiero a favor de la Administración municipal en beneficio de toda la ciudadanía de Madrid.

Por último, en relación con la continua alegación que reiteradamente expresa el escrito por la que reclama el abono por la Administración de indemnizaciones y el mantenimiento del equilibrio económico de las concesiones, se hace constar que la mayoría de los Pliegos que rigen las concesiones sobre aparcamientos municipales rotacionales contienen cláusulas como éstas:

- Los aparcamientos de la Plaza del Carmen y de Luna-Tudescos contienen esta cláusula: *"El Ayuntamiento podrá modificar libremente el régimen de circulación y aparcamiento en las inmediaciones del estacionamiento sin que el concesionario tenga derecho a reclamación alguna, dicha facultad municipal habrá de ejercerse, no obstante, de modo que en ningún caso quede impedida la libre y permanente entrada y salida de vehículos"*.

- El aparcamiento de la Plaza de Santa Ana contiene esta cláusula: *"El Ayuntamiento podrá modificar libremente el régimen de circulación y de*

aparcamientos en la zona de influencia del estacionamiento, sin que concesionario tenga derecho a reclamación alguna".

En esta misma línea el artículo 290.4 de la vigente Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, relativo al contrato de concesión de servicios establece expresamente que *"no existirá derecho al restablecimiento del equilibrio económico financiero por incumplimiento de las previsiones de la demanda recogidas en el estudio de la Administración o en el estudio que haya podido realizar el concesionario".*

Para clarificar esta circunstancia, y al objeto de que el Proyecto de Ordenanza se ajuste al citado precepto legal y a las obligaciones contenidas en los Pliegos de muchas concesiones, facilitando con ello que los concesionarios preexistentes conozcan y puedan valorar que mantendrían esa obligación en caso de adhesión voluntaria al régimen previsto en la Ordenanza, así como con vistas a su aplicación general a las posibles nuevas concesiones que pudieran establecerse en el futuro, una vez el Proyecto de Ordenanza estuviera definitivamente en vigor, se modifica el artículo 117 para cambiar su título e introducir un nuevo apartado primero:

"**Artículo 117. Facultades de la Administración**. 1. El Ayuntamiento de Madrid podrá modificar libremente el régimen de circulación y estacionamiento en la zona de influencia del aparcamiento, sin que el gestor del aparcamiento tenga derecho a reclamación alguna."

10º) En relación con las "ordenaciones de restricción permanente" el escrito da por reproducidas las alegaciones formuladas en relación con las Áreas de Acceso Restringido.

Se desestiman dando de la misma manera por reproducidos los criterios de respuesta expuestos a las mismas alegaciones añadiendo además el siguiente motivo: el escrito se refiere esta vez a restricciones ordenadas por motivos de seguridad y seguridad vial que prevalecen por la superior protección del derecho a la vida y la seguridad ciudadana.

11º) En relación con las Zonas de Aparcamiento Vecinal, se critica la vaguedad de la especificación sobre su posible ubicación.

Se estima parcialmente por cuanto la creación de las ZAV se llevará a cabo mediante modificación de la Ordenanza de Movilidad. A tal efecto se modifica el articulado del Proyecto (artículo 57).

12º) El escrito plantea un indeterminado impacto negativo para los titulares de concesiones administrativas que podría derivarse de la implantación de zonas de aparcamiento vecinal ZAV.

Se desestima por cuanto la adopción de medidas para regular el estacionamiento en vía pública (en superficie) favorece la demanda de uso de los aparcamientos y garajes (subterráneos y en su caso en inmueble en altura). No parece existir impacto negativo alguno para los aparcamientos porque una vez que hay que pagar para estacionar, se entiende que la persona usuaria prefiere las ventajas de un aparcamiento, y en cualquier caso, de existir, que no existen, se considera que entrarían dentro de concepto de riesgo y ventura de la concesión como se ha argumentado para alegaciones anteriores.

13º) En relación con lo anterior el escrito manifiesta la ausencia de informe económico sobre la afección económica de las ZAV para los aparcamientos municipales.

Se desestima por tres motivos: en primer lugar porque no solo no parece existir daño económico alguno sino que se entiende que les beneficia; en segundo lugar porque se considera que de existir entraría dentro del riesgo y ventura de la concesión; y en tercer y último lugar porque la Ordenanza no crea ninguna ZAV, solo una nueva posibilidad para la que establece su régimen jurídico básico.

Por definición una ZAV se creará en aquellos barrios donde las personas residentes lo soliciten por existir problemas de estacionamiento, por lo que resulta inconcebible que en esas circunstancias con una intensa demanda cualquier aparcamiento gestionado adecuadamente no experimentara un incremento de la demanda. El Proyecto de Ordenanza que se tramita no crea ZAV alguna. Si a solicitud de la vecindad se creara una ZAV se llevaría a cabo mediante la oportuna modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible.

14º) El escrito cita un entrecomillado extraído de un informe del expediente que expone que podría llegar a cuestionarse un posible trato discriminatorio entre los residentes del SER y los del ZAV.

Se desestima; no se trata de un informe preceptivo sino una expresión más de técnicos municipales que aportan sus ideas para mejorar la redacción. Se desestima igualmente porque no existe derecho al trato igualatorio entre

regímenes distintos que responden a necesidades distintas, siendo diferentes las dotaciones, necesidades, los problemas, la calidad del aire y del medio ambiente urbano así como los problemas de uso intensivo del espacio del interior de la almendra central y su exterior.

El SER ha generado en determinadas zonas un efecto frontera que traslada la presión exterior de estacionamiento a barrios exteriores a la almendra central cuyos residentes reclaman medidas de protección para proteger su salud, su calidad de vida, su acceso razonable a la posibilidad de estacionamiento en superficie y sus condiciones medioambientales.

15º) El escrito plantea la necesidad de que las ZAV se creen por norma reglamentaria y no por Acuerdo de Junta de Gobierno.

Se estima, modificándose el Proyecto para regular su régimen jurídico básico sin perjuicio de las condiciones específicas que se aprobarán, mediante modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, en el momento de creación de cada específica Zona de Aparcamiento Vecinal. Se garantiza así que cualquier persona interesada pueda formular alegaciones en la fase de información pública del procedimiento de modificación de la Ordenanza.

16º) En relación con el Título IV del Libro I el escrito formula varias alegaciones que se expondrán a continuación. La primera de ellas se refiere a una sistemática confusa que podría dar lugar a equívocos en la interpretación.

Se desestima, el Título está ordenado en capítulos y secciones en las que se aclara perfectamente su contenido.

17º) Se critica la profusión de detalles que consideran más propios de un Pliego que de una Ordenanza.

Se desestima; el Título contiene la regulación de los aparcamientos en gestión directa actual, así como el régimen jurídico de cualquier aparcamiento municipal que en el futuro pudiera construirse y gestionarse a partir de la entrada en vigor de la Ordenanza. Por tanto, contiene el régimen jurídico básico del servicio y que solo resulta aplicable en los términos regulados en el artículo 110.

18º) Carece de justificación que se establezca respecto de los aparcamientos rotacionales el control del acceso y salida de los vehículos, que se entiende va más allá de lo exigido por la Ley 40/2002 reguladora de contrato de aparcamiento. Entienden que solo resulta de utilidad para los aparcamientos de "Madrid Central".

Se desestima porque el control de acceso al y de salida del aparcamiento se consideran elementos básicos y esenciales para la prestación de servicio de estacionamiento en condiciones de seguridad, calidad y de protección de los derechos de los usuarios, que tienen derecho a abonar el precio correspondiente al tiempo que han usado. Todos los aparcamientos rotacionales tienen que controlar el acceso y salida de sus vehículos porque forma parte de la esencia misma del servicio que prestan y de su actividad económica.

19º) Nuevamente reitera la ausencia de un estudio económico sobre las inversiones que van a tener que realizar.

Se desestima por los motivos expuestos en a lo largo de las contestaciones previas. El Título Cuarto del Libro I de la Ordenanza de Movilidad Sostenible no afecta a las concesiones vigentes, solo a los aparcamientos en gestión directa municipal y a los que se construyan a partir de su entrada en vigor. El Ayuntamiento de Madrid respeta los contratos administrativos y pliegos de las concesiones anteriores a la vigencia de la concesión y no les impone nada, ni inversiones ni la asunción de un nuevo régimen jurídico.

20º) Nuevamente reitera la aplicación de la normativa de contratación que rige cada Pliego y que contiene el derecho de concesionario al restablecimiento del equilibrio económico de la concesión.

Se desestima, dando por reproducidos los argumentos previamente expuestos.

21º) El escrito critica que existan regímenes jurídicos distintos de los aparcamientos en gestión directa y los aparcamientos en gestión directa y plantea nuevamente que la posibilidad de acogerse voluntariamente supone a la renuncia de todos los derechos contractuales que ostentan los concesionarios de los aparcamientos.

Se desestima porque el Proyecto de Ordenanza no altera una realidad de facto. Actualmente y en el pasado cada uno de los aparcamientos en gestión indirecta

se ha regido y se rige por su respectivo Pliego, contrato y normativa contractual aplicable, mientras que los aparcamientos en gestión directa se rigen por sus Normas de organización y funcionamiento aprobadas específicamente para cada aparcamiento. Por tanto a día de hoy ya existe esa realidad que critica el escrito de alegaciones, incluso dentro de los aparcamientos en régimen de gestión indirecta, y seguirá existiendo por las diferentes facultades que la Administración posee en los aparcamientos en gestión directa, frente a los aparcamientos en gestión indirecta en los que la Administración cumple el contrato y el Pliego correspondiente.

La única posibilidad real de que existiera un régimen único como el que sugiere el escrito pasaría porque el Ayuntamiento gestionara todos los aparcamientos municipales rotacionales de forma directa, lo que supondría el rescate de las vigentes concesiones.

Sin embargo el Proyecto de Ordenanza de Movilidad mantiene intactas las concesiones sobre los aparcamientos municipales, sus contratos, sus pliegos y la normativa contractual aplicable a cada uno de ellos, así como la posibilidad futura de que vuelvan a materializarse concesiones sobre nuevos aparcamientos públicos de titularidad municipal.

Por último se reitera que la Ordenanza no impone un nuevo régimen jurídico ni impone la ejecución de inversiones. Solo contiene una posibilidad para que aquellos titulares de concesiones que libre y voluntariamente decidan acogerse al régimen que recoge la Ordenanza puedan hacerlo, siempre que acrediten que no se altera el régimen económico de la concesión.

22º) El escrito se refiere a la obligación de los gestores de los aparcamientos de facilitar cuanta información jurídica, económica y técnica se requiera sobre la concesión, es decir, sobre el aparcamiento, su explotación o gestión y sobre el servicio que se presta, incluyendo los datos sobre demanda, ingresos y gastos.

Se desestima porque el deber de información que recoge la Ordenanza tiene amparo legal.

23º) Respecto a la información a la que se refiere el apartado anterior el escrito alega que se encuentra sometida a los límites del artículo 14 de la Ley 19/2013, de 9 de noviembre, de transparencia y que el Ayuntamiento debe limitar su acceso a competidores directos.

Se desestima, como consecuencia de la titularidad pública de los aparcamientos regulados y teniendo en cuenta que la Administración está sujeta al cumplimiento de las obligaciones legales en materia de transparencia en aplicación la legislación vigente en cada momento.

24º) En relación con las tarifas de los aparcamientos rotacionales el escrito alega una posible discriminación si los criterios que se recogen respecto de los aparcamientos en gestión directa municipal se tradujeran en una reducción de tarifas podría suponer una competencia en condiciones de desigualdad.

Se desestima porque las tarifas municipales tienen carácter máximo, por lo que ya a día de hoy cada aparcamiento fija sus propias tarifas para captar la mayor demanda posible conforme a sus criterios de libertad empresarial.

La Ordenanza no se aplica a los aparcamientos de gestión indirecta preexistentes que mantienen inalterado el régimen de sus tarifas. Por otro lado jamás podría entenderse como discriminatoria porque si así lo deseara cada concesionario podría decidir libre y voluntariamente acogerse a la regulación de la Ordenanza.

No obstante, y en el marco del carácter máximo de las tarifas municipales, se modifica el artículo 126.1 para establecer como una posibilidad la introducción de criterios de sostenibilidad quedando el precepto redactado en términos similares a éstos:

"**Artículo 126.1** En la fijación de las tarifas podrán introducirse criterios de sostenibilidad medioambiental en función de la tecnología de emisiones de los vehículos y su distintivo ambiental, su grado de ocupación u otros factores para minimizar el impacto ambiental del servicio".

25º) En relación con las obligaciones de personal se solicita la eliminación del término "seguridad" del artículo 113.2º.1 por suponerles la obligación de contratar personal adicional de vigilancia en la medida en cumplimiento de la vigente Ley 5/2014 de Seguridad Privada.

Se estima en la medida en que se modifica la redacción de artículo 113.2º.1 con una redacción en términos similares a los siguientes:

"**Artículo 113.2º).1.** Prestar directamente el servicio en las condiciones establecidas en la presente Ordenanza y el resto de normativa aplicable de manera continuada e ininterrumpida las 24 horas del día todos los días del año, no pudiendo ceder su gestión a un tercero salvo en los supuestos previstos y

por los procedimientos señalados en la normativa aplicable y previa autorización municipal del órgano competente en materia de aparcamientos municipales".

Asimismo, en la medida en que se revisa el artículo 113 y en respuesta a la alegación medida en que en el final de la página 17 y el principio de la 18 se alega la necesidad de conocer los costes se modifica el artículo 113.2º).4 para incluir la referencia a los tributos para facilitar el conocimiento por los gestores de los aparcamientos de dicha obligación recogida tanto en la legislación tributaria como contractual de las Administraciones Públicas, así como en sus respectivos contratos y Pliegos.

"**Artículo 113.2º).4.** Asumir cuantos gastos y costes genere la explotación, mantenimiento, conservación y adaptación del aparcamiento y la prestación del servicio, incluyendo cuantos tributos graven los bienes e instalaciones y la gestión de los servicios".

26º) En relación con las obligaciones de personal se solicita la eliminación del término "seguridad" del artículo 113.2º.5 por suponerles la obligación de contratar personal adicional de vigilancia en la medida en cumplimiento de la vigente Ley 5/2014 de Seguridad Privada.

Se estima en la medida en que se aclara que el artículo 113.2º.5 se refiere a la seguridad de los elementos técnicos y no a otro concepto de seguridad, completando su definición para mantener la referencia a las condiciones técnica de seguridad de los aparcamientos, como los sistemas de autoprotección, los sistemas de protección antiincendios, evacuación, entre otros, quedando redactado el precepto en términos similares a éstos:

"Artículo 113.2º). 5. Velar por el cumplimiento de las condiciones técnicas de seguridad del aparcamiento y sus instalaciones, abstenerse de ejecutar obras o alteraciones que modifiquen los bienes o la prestación del servicio sin autorización expresa de Ayuntamiento de Madrid, así como elaborar y mantener actualizado el Plan de Autoprotección del aparcamiento en los términos establecidos en la Norma Básica de Autoprotección vigente".

27º) En relación con las obligaciones de personal se solicita la eliminación del término "seguridad" del artículo 113.2º.12 por suponerles la obligación de contratar personal adicional de vigilancia en la medida en cumplimiento de la vigente Ley 5/2014 de Seguridad Privada.

Se desestima porque no aparece el término "seguridad" y la vigilancia del estacionamiento indebido de vehículos es un elemento esencial de la prestación del servicio de aparcamiento por lo que se mantiene la redacción de artículo 113.2º.12.

En este sentido debe recordarse que el artículo 1 de la Ley 40/2002 reguladora del contrato de aparcamiento define su ámbito de aplicación estableciendo *"el régimen jurídico aplicable a los aparcamientos en los que una persona cede, como actividad mercantil, un espacio en un local o recinto del que es titular, para el estacionamiento de vehículos de motor, con los deberes de vigilancia y custodia durante el tiempo de ocupación, a cambio de un precio determinado en función del tiempo de estacionamiento".* El límite de la custodia se recoge en el artículo 3.1.c) sin perjuicio de la posibilidad de ofrecer un servicio de custodia sobre otros accesorios distintos en las condiciones del artículo 3.2 de la misma Ley.

Por otro lado el artículo 5.1.m) del vigente "Reglamento de régimen interior para los aparcamientos públicos de concesión municipal" aplicable a buena parte de los aparcamientos rotacionales gestionados indirectamente, establece la obligación expresa de los concesionarios de: *"Vigilar todas las instalaciones del aparcamiento, así como los vehículos estacionados en él".* Asimismo el artículo 5.1.n) del mismo regula la expresa obligación de concesionario de: *"Vigilar e impedir, adoptando las medidas que estime oportuno, el*

estacionamiento indebido de vehículos en aquellas zonas no establecidas como dársenas". El artículo 5.1.p) atribuye al concesionario el ejercicio de las *"normas de policía administrativa que afecten a este tipo de instalaciones",* actividad que en los aparcamientos se refiere a la evitación de los usos indebidos de las plazas de estacionamiento.

Por todo ello se mantiene la obligación de disponer las 24 horas al día de una persona física encargada de la seguridad o bien de la atención a quienes lo utilicen y de contribuir a la evacuación del aparcamiento en caso de emergencia recogida en el artículo 121.2.e) con la modificación que más adelante se detalla.

No obstante se modifica la redacción de artículo 121.2.f) para aclarar su redacción en términos similares a éstos:

"Artículo 121.2.f). Vigilar la infraestructura e instalaciones del aparcamiento, así como los vehículos estacionados en él".

Por tanto, la Ordenanza no establece un régimen más gravoso del que ya se aplica a las concesiones sobre aparcamientos municipales rotacionales, en sus contratos y pliegos.

Los términos en que se ha expresado la alegación parecen desconocer las obligaciones exigibles a los concesionarios según sus pliegos y normas de aplicación, así como las obligaciones de policía recogidas en las distintas legislaciones administrativas. Se recuerda a tal efecto la obligación de los concesionarios de cumplimiento de estas obligaciones en los términos exigidos

por su normativa específica aplicable, cuya infracción podría afectar a la vigencia de la concesión.

28º) En relación con las obligaciones de personal se solicita la eliminación del término "seguridad" del Proyecto de Ordenanza por suponerles la obligación de contratar personal adicional de vigilancia en la medida en cumplimiento de la vigente Ley 5/2014 de Seguridad Privada. Pese a no alegar expresamente sobre el artículo 121.2.g), se entiende incluido en su alegación por lo que se responde expresamente.

Se desestima la eliminación de artículo 121.2.g) que, sin mencionar la palabra "seguridad", contempla la obligación de vigilar e impedir que las personas que carezcan de la autorización PMR hagan uso de las plazas accesibles reservadas a PMR en cumplimiento de la Disposición adicional única de la Ley 40/2002, de 14 de noviembre, reguladora de contrato de aparcamiento que establece expresamente que las "Administraciones públicas, en la esfera de sus respectivas competencias, vigilarán especialmente que las disposiciones legales y reglamentarias en materia de promoción de la accesibilidad y eliminación de barreras sean de aplicación a estos espacios".

29º) En relación con el artículo 121.2.b) relativo a la obligación de destinar los recursos humanos y los medios personales necesarios para prestar el servicio conforme a las cartas de servicios y calidad municipal, plantea el escrito la posible colisión con sus pliegos y la ausencia de estudio económico sobre los costes que pudieran suponer.

Se estima parcialmente; en primer lugar se recuerda el carácter libre y voluntario de asunción del régimen de la ordenanza por los concesionarios preexistentes.

Además, la legislación impone a la Administración la obligación de prestar los servicios públicos en condiciones de calidad, tanto cuando gestiona directa como indirectamente. En la legislación de contratación administrativa esa obligación se traduce, respecto de los aparcamientos rotacionales y la parte rotacional de los mixtos en gestión indirecta, en la obligación del gestor del servicio de poner a disposición de la prestación del servicio cuantos medios personales y materiales resulten necesarios.

Por otro lado, la Administración está sujeta a un proceso de continua mejora de la calidad de sus servicios, que se lleva a cabo entre otros instrumentos mediante las cartas de servicios.

Por último se da respuesta a la alegación formulada evitando la referencia imprecisa a los "estándares de calidad municipales" en el artículo 121.2.e) dándole la siguiente redacción:

"**Artículo 121.2.e).** Salvo los aparcamientos disuasorios, disponer las 24 horas del día de, al menos, una persona física encargada de la seguridad o la atención a quienes lo utilicen y la evacuación del aparcamiento en caso de emergencia. En fechas de alta ocupación, como los periodos navideños y eventos que supongan alta afluencia de vehículos, deberán contar con los medios humanos que resulten necesarios para atender las necesidades del servicio".

30º) En relación con la separación de usos residencial y rotacional alegan la necesidad de considerar el artículo 7.5.1 de las NNUU del PGOUM.

Se estima parcialmente, por cuanto se mantiene la redacción de artículo 119.6.b) pero se da una nueva redacción al artículo 111.3 del Proyecto de Ordenanza porque la obligación de separación funcional ya se recoge en las NNUU. Dicho precepto quedaría redactado en términos similares a los siguientes:

"**Artículo 111.3.** Mixto: cuando disponga de plazas residenciales y rotacionales, siendo deseable la separación funcional entre ambos usos conforme a la normativa urbanística".

31º) En relación con los soportes publicitarios el escrito cuestiona la regulación de artículo 125.1.a) por entender que sería competencia autonómica.

Se desestima, por cuanto la Administración actúa exclusivamente en el ejercicio de sus competencias, respetando las competencias autonómicas. A tal efecto se recuerda que el referido artículo 125 se refiere expresamente a los informes de los servicios técnicos de las Administraciones Públicas competentes. En este sentido se aclara que la participación de los servicios técnicos municipales se circunscribe a sus competencias para asegurar que no se instalen soportes que puedan poner en riesgo la seguridad de los usuarios del aparcamiento ni afectar a su visibilidad circulatoria.

32º) Respecto a la alegación sobre la posible afección a derechos preexistentes de las concesiones.

Se desestima por cuanto la Ordenanza no resulta de aplicación a las concesiones vigentes. Solo resultaría de aplicación si los concesionarios decidieran libre y voluntariamente adherirse al régimen en ella contemplado.

Asimismo se recuerda que la práctica totalidad de los Pliegos que rigen las concesiones de aparcamientos rotacionales someten a autorización municipal la actividad de publicidad. En este sentido, sirva de ejemplo el artículo 35 del "Reglamento interior para los aparcamientos públicos de concesión municipal" que rige que somete a autorización municipal la instalación de paneles de publicidad estática.

33º) En relación con el contenido de la publicidad en los aparcamientos municipales.

Se desestima porque la redacción del párrafo *"cualquier contenido prohibido por la legislación sectorial deberá retirarse inmediatamente por el anunciante o gestor del aparcamiento a requerimiento municipal, con plena indemnidad para el Ayuntamiento de Madrid"* del artículo 125.1.a) del Proyecto no supone ni prevé regulación alguna del contenido de la publicidad sino que es una norma destinada a salvaguardar el uso legal del patrimonio municipal y de los servicios públicos municipales, adoptada en el ejercicio de las competencias patrimoniales sobre el demanio municipal, al objeto de evitar que se emplee tal demanio y servicios municipales para publicitar contenidos racistas, xenófobos, sexistas, homófobos, u otros contarios a la dignidad de las personas, es decir, contenidos prohibidos por la legislación general de publicidad.

Por tanto, en nada se afecta a las competencias estatales y autonómicas que son las que sancionarán el contenido de la publicidad y a los responsables de anunciantes y gestores. La norma simplemente establece un mecanismo para poder actuar desde las competencias estrictamente municipales en los supuestos en los que se anunciaran contenidos ilegales de publicidad en los aparcamientos municipales, y para garantizar la indemnidad de la Administración municipal.

34º) En relación con las facultades de inspección y policía el escrito alega que la Ordenanza debería contener la facultad de retirada de vehículos recogida en el artículo 6 de la Ley 40/2202 reguladora de contrato de aparcamiento en relación con el artículo 71 del TRLT.

Se desestima porque la alegación se refiere a normativa estatal de rango superior. Se hace constar que la referencia de artículo 6 de la Ley 40/2002 no se corresponde con el artículo 71 del vigente Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

35º) El escrito concluye manifestando su intención de colaborar a la mejor elaboración de proyecto y a asegurar que no se lesionen sus legítimos intereses económicos, alegando que debe mantenerse por la Administración *"la fórmula financiera en el caso de las concesiones"* y *"los resultados de explotación en los casos de los aparcamientos de titularidad privada"*.

Se desestima porque, pese a agradecer su colaboración, se entiende que su pretensión de enriquecimiento a cargo del erario público municipal, es decir, a

costa de los impuestos de toda la ciudadanía carece de fundamento jurídico alguno como consideramos que se acredita en la respuesta a sus alegaciones.

NUM. 28

[redacted]

En fecha 6 de julio de 2018 tiene entrada en el Registro del A. Gobierno Portavoz, Junta de Gobierno y Relaciones con el Pleno, escrito por el que [redacted] formula alegaciones al proyecto inicial de Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

Presenta las siguientes alegaciones:

1ª) Al artículo 183. Propone sustituir *"bicicletas con pedaleo asistido hasta una velocidad de 25 kilómetros por hora"* por *"bicicletas con pedaleo asistido cuyo motor sea de 250w o menor el cual se desconecte al dejar de pedalear o alcanzar los 25km/h".*

Se estima: La redacción que se propone por el alegante, aclara y se adapta mejor a la normativa europea aplicable (Reglamento UE Nº 168/2013).

Se propone por lo tanto que el artículo 183 pueda formularse de una manera equivalente a la siguiente:

"El objeto del presente capítulo es regular las normas relativas a la circulación y estacionamiento de las bicicletas en las vías y espacios públicos de titularidad municipal y privadas de uso público. Lo dispuesto en esta sección es igualmente aplicable al resto de ciclos y bicicletas con pedaleo asistido cuyo motor sea de 250w o menor y se desconecte al dejar de pedalear o alcanzar los 25km/h.

En todo lo no regulado en este título, las bicicletas estarán sujetas a lo dispuesto en esta Ordenanza para el resto de vehículos."

2ª) Al anexo II sobre tipologías de vehículos de movilidad urbana. Propone modificar las especificaciones técnicas de los vehículos de movilidad urbana del tipo C1.

Se desestima: la propuesta que incorpora el proyecto de ordenanza de movilidad sostenible está basada en la catalogación que realiza la Dirección General de Tráfico en la Instrucción 16/V-124 sobre vehículos de movilidad personal, por lo que no se considera adecuada su modificación.

NUM. 29

COORDINADORA DE ASOCIACIONES DE VECINOS DE MADRID CENTRO

En fecha 6 de julio de 2018 tiene entrada en el Registro de la Agencia Tributaria de Madrid, escrito por el que D. [redacted] como [redacted] de la Asociación de Vecinos Cavas la Latina, en nombre y representación de la Coordinadora de Asociaciones de Vecinos Madrid Centro formula alegaciones al proyecto inicial de Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

Presenta las siguientes alegaciones por las que la citada Coordinadora de Asociaciones solicita:

1ª) Propone introducir en el artículo 18 la obligación municipal de planificar la progresiva reducción de la masa y dimensiones de los vehículos que realizan la distribución urbana de mercancías en el Distrito Centro.

Se desestima por plantear una política pública y no el contenido típico de una Ordenanza de Movilidad. No obstante se recuerda que el Distrito Centro, por las

características de su firme y vías, recibe ya una especial protección a efectos de masa máxima de los vehículos autorizados a circular (reducido con carácter general en la ordenanza a un máximo de 12 toneladas, frente a las 18 toneladas que rigen con carácter general en la ciudad), que la señalización concreta puede reducir la masa máxima en los espacios que a tal efecto se determine, y que esa circunstancia se considera a efectos de la concesión de ocupaciones.

2ª) Respecto al artículo 20.2, solicita introducir un nuevo apartado i) por el que se autorice el acceso a las zonas y vías peatonales de los residentes en determinados días y horarios al efecto de realizar la carga y descarga de mercancías relacionadas con el suministro de sus viviendas.

Se desestima: por la afección que supondría en términos de seguridad vial para la movilidad peatonal.

3ª) Propone sustituir la redacción de artículo 22.2.e):

Se estima por considerar inadecuado el término "garantizar" porque el acceso se condiciona al cumplimiento a los criterios de gestión y funcionamiento de cada Área de Acceso Restringido en los términos del artículo 23.

No obstante lo anterior, y dado que como consecuencia de otra alegación el apartado 2 del artículo 22 desaparece, no procede cambio alguno.

4ª) En relación con los requisitos de las Áreas de Prioridad Residencial, plantea modificar la redacción de primer párrafo de artículo 22.3 para reflejar que estas Áreas se creen también *"en el marco de la planificación o mejora de la movilidad para limitar los problemas de circulación en zonas residenciales con graves problemas de congestión de tráfico rodado"*.

Se desestima por innecesario; se entiende implícito en la remisión que el citado precepto hace al cumplimiento de los objetivos y requisitos previstos en los apartados anteriores, entre los que se encuentra el apartado 1.a) de mismo precepto que recoge en términos generales el objetivo que pretende la alegación.

5ª) Plantea modificar el artículo 23.1.5 para excluir el acceso a las Áreas de Acceso Restringido a los vehículos ECO, o en su defecto, que puedan acceder pero no estacionar ni aparcar.

Se desestima: La creación de las áreas de acceso restringido responde fundamentalmente a razones medioambientales. La circulación y el estacionamiento de estos vehículos es medioambientalmente respetuosa y por tanto coherente con su finalidad, por lo que se desestima la alegación en lo relativo a la prohibición de estacionamiento de estos vehículos.

No obstante, y en relación con lo planteado, parece adecuado aclarar las condiciones en que estos vehículos y el resto de vehículos contemplados pueden estacionar A tal efecto se modifica el artículo 23.

6ª) Respecto a las áreas de acceso restringido, solicita la modificación del artículo 23.3.2 para que los vehículos de empresas y profesionales puedan acceder pero no aparcar:

Se desestima: el citado precepto regula el acceso a las Áreas de Acceso Restringido y no su estacionamiento. Por otro lado, el estacionamiento de los vehículos de empresas y profesionales que presten servicios o entreguen o recojan suministros en el Área de Acceso Restringido debe mantenerse para satisfacer el interés general del suministro de bienes y prestación de servicios a los vecinos y las actividades residentes en cada respectiva Área.

7ª) Respecto a las áreas de acceso restringido, solicita la modificación del artículo 23.3.4 para que los autotaxis solo puedan estacionar en las reservas específicamente habilitadas mediante señalización.

Se desestima: por los motivos expuestos en la respuesta a la alegación 3ª. La cuestión del estacionamiento se resuelve mediante el párrafo introducido al final del artículo 23.1 del Proyecto de Ordenanza.

8ª) Respecto a las áreas de acceso restringido, solicita la modificación del artículo 23.3.5 para que los VTC no puedan estacionar en las Áreas.

Se estima parcialmente: La solicitud relativa a la prohibición de estacionamiento se resuelve mediante el párrafo introducido al final del artículo 23.1 del Proyecto de Ordenanza descrito en la respuesta a la alegación 3ª.

No obstante, se estima la concreción de los VTC que pueden acceder a las Áreas de Acceso Restringido en cumplimiento de la normativa estatal y autonómica reguladora del transporte terrestre. A tal efecto se concreta el artículo 23.3.5 que quedaría redactado en los siguientes términos:

*"***Artículo 23.3.5.** *Los vehículos de arrendamiento con conductor con servicio previamente contratado con origen o destino en el Área de Acceso restringido".*

9ª) Respecto a las áreas de acceso restringido, solicita modificar el supuesto contemplado en artículo 23.3.6 para que solo puedan acceder a las Áreas de Acceso Restringido las motocicletas y ciclomotores que cumplan con los límites de calidad acústica.

Se desestima porque las motocicletas y ciclomotores que superen la emisión de contaminación acústica superior a la legal y reglamentariamente permitida tienen prohibido, no solo acceder a las Áreas de Acceso Restringido, sino la misma circulación conforme a lo previsto en la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobada mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, y en la Ordenanza de protección contra la contaminación acústica y térmica aprobada mediante Acuerdo plenario de 25 de febrero de 2011.

10ª) Propone una redacción alternativa al artículo 27.4 para introducir las ZPAE como uno de los ámbitos a considerar especialmente a la hora de otorgar autorizaciones de ocupación:

Se estima.

11ª) Propone una redacción alternativa al artículo 27.6 para reducir el tiempo máximo de las ocupaciones a 24 horas salvo fuerza mayor, reparación de infraestructuras públicas, y contingencias de seguridad o asimilables.

Se desestima porque el plazo y los condicionantes propuestos son insuficientes para muchas actividades necesarias para la vida ordinaria de los ciudadanos y la ciudad.

12ª) Propone una redacción alternativa al artículo 27.9 para que las autorizaciones deban publicarse en el portal web municipal para cada uno de los distritos y anunciarse al menos 48 horas con un cartel en el que figure el número de expediente:

Se desestima porque la urgencia con la que se solicitan y tramitan muchas ocupaciones no permite su publicación con tanta anticipación y porque determinadas ocupaciones pueden conllevar razones de seguridad que justifiquen no hacer pública esa información. No obstante se da traslado al Centro Directivo competente para que analice la posibilidad de ofrecer la información solicitada con la antelación que resulte posible. Sin perjuicio de ello se informa que los ciudadanos pueden solicitar la información y tomar del expediente en que tengan la condición de interesado.

13ª) Propone una redacción alternativa al artículo 32.1:

Se estima para proteger la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano, incorporando una redacción en términos similares a los propuestos.

14ª) Propone la inclusión de un apartado c) en el artículo 35:

Se desestima: Pese a la falta de concreción se interpreta que se refiere al artículo 35.1, no pareciendo oportuna la introducción al carecer de sentido por cuanto el apartado a) regula las medidas extraordinarias por motivos medioambientales, mientras la b) regula las medidas por motivos de seguridad, seguridad vial, protección de la integridad de los espacios y congestión de tráfico. Debe desestimarse, por un lado porque la legación no puede plantearse como un tercer supuesto, y por otro, porque deben prevalecer los motivos anteriormente expuestos (seguridad vial, etc) sobre las razones de oportunidad de coincidencia de actos.

15ª) Propone la inclusión de un apartado 38.1 relativo a la señalización de ocupaciones.

Se desestima: la normativa estatal impone en la mayoría de los casos señalización vertical por lo que la señalización horizontal suele ser una excepción cuya decisión no depende de los técnicos municipales.

16ª) Propone la inclusión de un apartado 41.4 de una norma que prohíba que los autobuses mantengan el motor encendido mientras regulan en las cabeceras de las líneas.

Se desestima porque para proteger la salud de los usuarios de los autobuses del transporte público y evitar golpes de calor, el artículo 46.2.c) del Proyecto de Ordenanza excepciona de la obligación general de la obligación de apagar el motor desde el inicio del estacionamiento aunque se permanezca en el interior de vehículo, a los vehículos de transporte público de viajeros exclusivamente entre el 1 de mayo y el 30 de septiembre.

17ª) Propone la eliminación del artículo 46.2.c).

Se desestima por los motivos expuestos en la respuesta a la alegación 15ª).

18ª) Se propone redacción alternativa al artículo 47.2:

Se desestima al considerarse 72 horas como un plazo excesivamente corto sin perjuicio de la obligación de comprobar que el vehículo está correctamente estacionado en un espacio habilitado para ello por si se hubiera señalizado una ocupación temporal u otra circunstancia que afectara al estacionamiento. Se entiende que el plazo de 5 días proporciona un equilibrio razonable entre la necesaria rotación de las plazas de estacionamiento en vía pública y las necesidades de las personas titulares de vehículos que estacionan en la misma. Se trata por otra parte de la regulación actualmente contenida en la norma vigente.

19ª) Se propone redacción alternativa al artículo 48 para exigir la obligación de que el estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y bicicletas garantice un ancho libre de paso de cuatro metros.

Se desestima; en primer lugar, la norma supone ya una mejora respecto de la regulación actual, en la que no se fijaba espacio libre de paso alguno y simplemente se indicaba que las aceras habían de tener un mínimo de tres metros de ancho para estacionar; además, la garantía de un ancho libre de paso de tres metros ha sido considerada adecuada por los servicios técnicos municipales del Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible.

20ª) Propone la eliminación de los puntos 6 y 7 del artículo 51 al objeto de eliminar la exclusión de los vehículos CERO y ECO respecto de la limitación de duración del estacionamiento regulado.

Se desestima; los vehículos ECO no están excluidos de la limitación de duración del estacionamiento regulado; en cuanto a los CERO, se mantendría por las ventajas para la sostenibilidad medioambiental urbana, la mejora de la calidad de aire y por ende de la calidad de vida de las personas, teniendo en cuenta además que en la actualidad el parque circulante de esos vehículos no llega al 0,5% del total.

21ª) En relación con el artículo 52.1 se critica la inclusión de una excepción en el apartado 1.i) respecto a los residentes en el barrio de Cortes a los que se permite estacionar en un determinado perímetro del barrio de Jerónimos.

Se desestima: dado el déficit de plazas en el barrio de Cortes y la existencia de oferta suficiente en el perímetro del barrio de Jerónimos, se entiende que el régimen autorizado responde a razones de interés general de ordenación del estacionamiento.

En relación con el artículo 52.1 se solicita asimismo que la Ordenanza contemple expresamente la obligación municipal de rescate del aparcamiento municipal en gestión indirecta de la Plaza de Santa Ana y su destino a residentes, así como la dotación total para residentes del aparcamiento de Jacinto Benavente. Por último, solicitan la modificación de los contratos de las concesiones de los aparcamientos de la Plaza del Carmen, Sevilla, Descalzas y Plaza de Las Cortes para destinarlos mayoritariamente a los residentes hasta que revierta la concesión a la Administración municipal y pueda destinarse íntegramente a uso residencial.

Se desestima porque el Ayuntamiento de Madrid respeta el principio de seguridad jurídica y da cumplimiento a los contratos en los que es parte. También se desestima la solicitud de que los aparcamientos municipales en gestión indirecta que reviertan a la Administración deban destinarse íntegramente a uso residencial, porque el Ayuntamiento reconoce la necesidad de que los ciudadanos puedan disponer de plazas de uso rotacional subterráneas para el acceso a las zonas en que su ubican para facilitar la visita a los residentes y para facilitar el acceso a los servicios, comercios, hoteles y restaurantes del entorno.

No obstante, y pese a la desestimación de la solicitud de su alegación en los términos literales en que ha sido formulada, se entiende ya incorporada parcialmente la idea que subyace a su petición porque el Proyecto de

Ordenanza contempla en su Disposición adicional primera la obligación del órgano municipal de determinar el número de plazas a destinar a uso residencial.

22ª) Se propone la eliminación del artículo 52.3.c):

Se desestima por las ventajas de sostenibilidad medioambiental asociadas a las formas de movilidad mediante vehículo multiusuario que permite a determinados colectivos de residentes no necesitar la propiedad ni la posesión de un vehículo privado, pudiendo disfrutar de los medios de transporte público colectivo y de la oferta de autotaxis, carsharing y otras formas de movilidad como servicio. A tal efecto se considera oportuno mantener el colectivo cualificado de empresas de vehículos multiusuario o "carsharing".

23ª) Se propone la modificación del artículo 60.c) para que las reservas no rotacionales puedan ser revisadas anualmente en función de la incidencia a la movilidad:

Se desestima por la necesidad de mantener las reservas de centros sanitarios y asistenciales, embajadas y oficinas consulares, organismos públicos y organismos internacionales entre otras, y sin perjuicio de la innecesariedad de su inclusión para que la Administración lleve a cabo el control que plantean con la periodicidad que resulte necesaria en función de la naturaleza de la reserva no dotacional.

24ª) Se propone la eliminación de modificación del artículo 60.7 (existe un error en la referencia al precepto porque no existe artículo 60.7. Se responde entendiendo que el alegante ha hecho referencia en realidad al contenido del artículo 60.a.7).

Se desestima por la necesidad de que existan determinadas reservas para el transporte discrecional de viajeros.

25ª) Se propone redacción alternativa al artículo 86:

Se desestima porque la redacción del Proyecto facilita la rotación y el despliegue de servicios de bicicleta multiusuario para promover la movilidad ciclista.

26ª) Se propone incluir en el artículo 87 el compromiso de instalación por el Ayuntamiento de Madrid de cámaras de vigilancia en los estacionamientos de bicicletas para prevenir robos:

Se desestima por la afección a los derechos de imagen y la intimidad de las personas y las restricciones a la grabación de imágenes en vía pública conforme a la legislación de datos de carácter personal.

27ª) Se solicita modificar la regulación del artículo 104.c) para que las reservas de establecimientos hoteleros solo funcionen de 8 a 22 horas en zonas de concentración de "hostelería".

Se desestima: la reserva se destina a los establecimientos hoteleros cuya actividad se desarrolla las 24 horas del día.

28ª) Se solicita modificar la regulación del artículo 127.1 para que los precios de los abonos se establezcan en función de criterios de renta o urbanísticos para que puedan acceder a plazas de aparcamiento quienes no puedan acceder a las de precio de mercado.

Se desestima porque las Administraciones Públicas tienen la obligación legal de asegurar la viabilidad económica de los servicios que prestan y están sujetas a las obligaciones de racionalización y estabilidad presupuestaria. En este sentido se recuerda que las plazas de aparcamiento no son servicios de primera necesidad y que la ciudad Madrid, y concretamente el distrito Centro, goza del mejor servicio de transporte público colectivo de toda España y sin duda uno de los mejores de toda Europa.

29ª) Se solicita modificar el artículo 141.c) para condicionar la oferta de plazas de residentes en régimen de gestión mediante abonos de media y larga duración a personas físicas y jurídicas titulares y actividades económicas y personas que desarrollen su actividad profesional en inmuebles ubicados en el área de influencia a que los residentes definidos en los apartados a) y b) hayan sido informados fehacientemente y aun así hayan quedado vacantes.

Se desestima: por motivos de seguridad jurídica y eficacia de la administración y las políticas públicas, los procedimientos de concurrencia competitiva no pueden suspenderse porque una persona de entre miles no haya recibido una

notificación. Sin perjuicio de ello, se destaca que el Proyecto de Ordenanza establece ya expresamente la preferencia de las personas físicas residentes en el área de influencia, y dentro de éstas con la prioridad absoluta de las personas con movilidad reducida, sobre cualquier otro interesado.

Respecto a la notificación, el Ayuntamiento de Madrid notifica a todas las personas interesadas mediante publicación oficial sustitutiva de la notificación individual al tratarse de un procedimiento de concurrencia competitiva, en aplicación de la Ley 39/2015. Además el artículo 142.1 del Proyecto de Ordenanza exige la publicación en la página web. Finalmente, los medios de comunicación social (prensa escrita y digital, televisión, radio) se hacen eco de las notas de prensa de la Administración Pública.

30ª) Plantea añadir un texto al artículo 142.4b para que los titulares de actividades económicas solo puedan acceder a la contratación de abonos de media y larga duración si, tras finalizar el proceso de comercialización destinado a las personas físicas hubieran quedado plazas libres.

Se desestima porque los apartados 1 a 3 del artículo 143 del Proyecto de Ordenanza garantizan ya la prioridad de las personas físicas residentes interesadas en contratar abonos media y larga duración para residentes.

31ª) Se solicita modificar el artículo 143.2 para que la asignación de plazas fuera anualmente revisable si durante ese tiempo se hubieran recibido solicitudes de los residentes definidos en los apartados a) y b) del artículo 141.1.

Se estima parcialmente: no se acepta la redacción propuesta por la alegación pero sí se incluirá parcialmente el argumento que subyace a su propuesta mediante la modificación del artículo 143.4 con una redacción similar a ésta:

> "**Artículo 143.4.** *Los residentes definidos en los apartados a) y b) del artículo 141.1 solo podrán renovar, antes de la expiración de su vigencia, un máximo de dos abonos por domicilio, con independencia de la persona titular y conservando siempre la prioridad las personas con movilidad reducida empadronadas en ese domicilio. Una vez extinguidos los demás abonos, si las personas empadronadas en ese domicilio desearan optar a contratar un nuevo abono deberán formular una nueva solicitud que se tramitará conforme a lo previsto en este artículo.*
>
> *Los colectivos definidos en el artículo 141.1.c) que fueran titulares de un abono no podrán renovarlo si en dicho aparcamiento existiera, antes del vencimiento de su abono, lista de espera de los residentes de los apartados a) y b) del mismo precepto al disponer éstos de prioridad de acceso a los abonos sobre las plazas que quedaren disponibles".*

32ª) Plantea una nueva redacción del artículo 144.3 destinada a que los precios de las plazas de residentes no puedan ser superiores a la cobertura de los costes asociados a la gestión de las plazas, su mantenimiento y conservación, y la amortización parcial de los costes de construcción, mientras que para los abonos de personas físicas y jurídicas del artículo 141.1.c) tenga que establecerse un recargo que aproxime los precios a los del mercado en el área de influencia.

Se estima parcialmente: se desestima la redacción propuesta respecto de las tarifas de las plazas de los residentes porque, de conformidad con la legislación tanto patrimonial de las Administraciones Públicas, de contratos del Sector Público y de estabilidad presupuestaria, los precios y las tarifas de los servicios públicos deben garantizar la viabilidad económica del servicio y la estabilidad y sostenibilidad presupuestaria de la Administración Local titular del servicio.

No obstante, se modifica la redacción del precepto para recoger la posibilidad de que los abonos de las actividades económicas puedan tener precios distintos de los de las personas físicas residentes, así como para hacer referencia a los costes de construcción, renovación y reforma. A tal efecto se dará al artículo 144.3 una redacción similar a la siguiente:

> *"**Artículo 144.3:** Los precios de los abonos asegurarán la viabilidad económica del servicio en los términos legalmente previstos y se determinarán en función de los siguientes criterios:*
>
> *a) los plazos de duración, de forma que a mayor plazo menor será el precio;*
>
> *b) la satisfacción de todos los costes asociados a la amortización parcial de los costes de construcción, reforma y renovación del aparcamiento, así como todos los costes relacionados con la gestión de la plaza y su uso por la persona abonada (seguridad, limpieza, consumos de agua, luz y electricidad, tributos, gastos de administración y otros) y los relacionados con su mantenimiento y conservación;*
>
> *c) los precios de los abonos de los colectivos definidos en el apartado c) del artículo 141.1 podrán ser superiores a los de los residentes de los apartados a) y b) del mismo precepto;*
>
> *d) en los contratos de abono podrán establecerse los requisitos y las condiciones en los que, en su caso, podrían obtenerse descuentos y recargos en función de criterios medioambientales como el distintivo ambiental de los vehículos".*

33ª) Plantea eliminar el segundo párrafo del artículo 144.4 relativo a la exigencia del pago anticipado de la totalidad o parte del precio del abono en el momento de la firma.

Se desestima por entenderse necesario en aparcamientos de nueva construcción, en determinadas circunstancias económicas, así como, en determinados supuestos, como medio disuasorio para evitar que una persona abonada contrate un plazo superior para beneficiarse del descuento correspondiente y no mantenga su compromiso temporal.

34ª) Se propone una nueva redacción del artículo 144.5 para concretar que solo se actualicen al IPC los precios de los abonos, salvo los que hubieran anticipado el pago íntegro.

Se desestima porque la referencia al IPC está prohibida por la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española y porque los aparcamientos municipales en gestión directa están sujetos a las obligaciones de viabilidad económica de los servicios y las obligaciones de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad económica de las Administraciones Locales, entre otras la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera y la Ley 27/2013, de 27 de diciembre, de racionalización y sostenibilidad de la Administración Local.

35ª) Se propone una nueva redacción del artículo 151.2 que incluya, además de a las personas con movilidad reducida, a las personas invidentes.

Se estima parcialmente; se entiende que el concepto "movilidad reducida" contempla ya las situaciones indicadas en la alegación. Se aclara La redacción no se debe entender como "titulares de la tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida" que establece una definición más restringida que la citada. No obstante, por coherencia con este último comentario se

modificará la redacción del apartado 151.3.a para hacer referencia exclusivamente a "personas con movilidad reducida" eliminando la referencia a la correspondiente tarjeta de estacionamiento.

36ª) Se propone una nueva redacción del artículo 151.4 destinada a mejorar la seguridad vial de los peatones frente a los patinadores.

Se estima por motivos de seguridad vial peatonal. A tal efecto se dará al texto del artículo 151.4 redacción prohibiendo expresamente la circulación en zigzag.

37ª) Se propone una nueva redacción del artículo 152.2 para permitir que los peatones atraviesen la calzada fuera de los pasos de peatones señalizados cuando no haya un paso peatonal señalizado en un radio de 150 metros en lugar de los 50 que recoge la Ordenanza.

Se desestima por motivos de seguridad vial peatonal.

38ª) Se propone una nueva redacción del artículo 152.3:

Se desestima; se entiende recogida en lo esencial de su alegación en el artículo 152.5. Por ello no se entiende adecuado la modificación de artículo 125.3 alegado.

39ª) Se propone una nueva redacción del artículo 179.2 para priorizar el uso residencial de las reservas:

Se estima parcialmente; si bien es preciso mencionar el interés general de facilitar la prestación del transporte público colectivo, en este caso discrecional y turístico, se incluirá una consideración específica de las necesidades de estacionamiento de las personas residentes.

40ª) Se propone una nueva redacción del artículo 183 para introducir la prohibición de uso de auriculares y dispositivos de música y se recomienda el uso de cascos homologados.

Se desestima por innecesaria, dado que la obligación del uso de casco carece de amparo legal y porque la normativa estatal prohíbe ya la conducción con casos y dispositivos de música.

41ª) Se propone una nueva redacción del artículo 184.2 para prohibir la circulación de dos ciclistas en paralelo en un carril.

Se desestima al permitirse dicha circulación en los términos y con las condiciones establecidas en la normativa sectorial estatal.

42ª) Se propone una nueva redacción del artículo 184.7:

Se desestima por innecesaria, en la medida en que por motivos de seguridad vial puede prohibirse la circulación de cualquier vehículo por cualquier vía pública, sin que sea por ello estrictamente necesario introducir el texto propuesto al estar recogido ya en la legislación sectorial estatal y en el resto de la Ordenanza.

43ª) Se propone una nueva redacción del artículo 185.2:

Se desestima al considerar oportuno mantener la edad de 12 años en lugar de los 8 que plantea la propuesta.

44ª) Se propone eliminar los apartado 1 a 4 de artículo 187:

Se desestima por tratarse de preceptos básicos para regular la movilidad ciclista urbana. La alegación no justifica las razones que la motivan, lo que impide motivar a su vez su desestimación.

45ª) Se propone una nueva redacción del artículo 192.1:

Se desestima al ajustarse a la edad exigida para conducir ciclomotores.

46ª) Se propone una nueva redacción del artículo 192.3:

Se desestima al recoger la prohibición lo legalmente previsto en el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

47ª) Se propone eliminar el artículo 196.1.a):

Se desestima, por no poder prohibir la circulación de patines y patinetes sin motor una norma reglamentaria como es la ordenanza de movilidad sostenible contradiciendo así la vigente regulación estatal.

48ª) Se propone una nueva redacción del artículo 197:

Se desestima por considerarse necesario mantener el horario de prohibición de 7:00 a 22:00 para permitir la distribución urbana de mercancías en condiciones de seguridad vial para el resto de vehículos.

49ª) Se propone una nueva redacción del artículo 206.3 (la alegación cita erróneamente el artículo 206.3 pero parece referirse al 207.3):

Se desestima porque la legislación estatal obliga a garantizar la viabilidad económica de la prestación de los servicios públicos municipales y la estabilidad presupuestaria de la hacienda local.

50ª) Se propone una redacción alternativa al artículo 212.8:

Se desestima por tratarse de obligaciones ya recogidas en la legislación estatal cuya reiteración en la Ordenanza carece de sentido.

51ª) Se propone la inclusión de un texto en el artículo 212.9:

Se desestima porque la constitución de avales está ya recogida en la legislación patrimonial de las Administraciones Públicas para las autorizaciones y concesiones demaniales. En todo caso las responsabilidades pueden ser en función de cada caso del usuario de la bicicleta o del titular, ya sea con carácter principal o subsidiario.

52ª) Se propone la inclusión de un texto en el artículo 213.4 para restringir o reducir el número de vehículos en uso dentro del espacio público por motivos de seguridad, circulación o movilidad peatonal:

Se estima, a tal efecto se modificará la redacción del precepto con una redacción específica en el sentido solicitado.

53ª) Se propone la inclusión de un texto en el artículo 214.5 para restringir o reducir el número de vehículos en uso dentro del espacio público por motivos de seguridad, circulación o movilidad peatonal:

Se estima. A tal efecto se modificará la redacción del precepto.

54ª) Se propone una redacción alternativa al artículo 216.2, proponiendo que la garantía del servicio de reparto de mercancías y el servicio postal universal se realice de forma compatible con la salud de los vecinos preservando su descanso:

Se estima, introduciendo una referencia a la normativa sobre ruido.

55ª) Se propone la inclusión de un texto en el artículo 218.2. No obstante parece existir un error y que la alegación se refiere al artículo 219.2.c), por lo que propondría que en las Zonas de Protección Acústica Especial (ZPAE) no rijan los horarios de los apartados a) y b) del artículo 219.2 para la distribución urbana de mercancías (DUM).

Se estima parcialmente para el caso en que la modificación de este horario fuera una de las medidas incluidas en el Plan Zonal Específico asociado a una ZPAE, en el caso de que se verificase que la actividad de la DUM en esos horarios es la responsable de la superación de los objetivos de calidad acústica en la correspondiente área acústica. A tal efecto se modifica el precepto.

56ª) Se propone una redacción alternativa al artículo 218.2.

Se desestima en la medida en que la Administración ya tiene en cuenta el tipo de firme de los pavimentos a la hora de autorizar la circulación de vehículos de elevadas masas máximas autorizadas.

57ª) Se propone una nueva redacción para que las Zonas de Protección Acústica Especial (ZPAE) no rijan los horarios del artículo 219.2.b) para la DUM.

Se estima parcialmente de acuerdo con la respuesta a la alegación 55ª.

58ª) Se propone una nueva redacción para que las Zonas de Protección Acústica Especial (ZPAE) no rijan los horarios del artículo 219.3 para la DUM.

Se estima parcialmente de acuerdo con la respuesta a la alegación 55ª.

59ª) Se propone una redacción alternativa al artículo 220.3.

Se desestima porque el espacio destinado a ocupación responde a intereses necesarios para la ciudad que deben compatibilizarse con el resto de usos igualmente legítimos.

60ª) Se propone la eliminación de la regulación del artículo 221 relativa a las zonas de estacionamiento permitido donde exista una concentración de usos comerciales, industriales, etc.

Se desestima por la obligación municipal de hacer compatible los distintos usos legítimos sobre las vías y espacios públicos.

61ª) Se propone una redacción alternativa al artículo 221.5.a):

Se desestima; precisamente la ubicación a continuación del paso de peatones en el sentido de la marcha tiene precisamente como sentido una mayor visibilidad tanto por parte de los peatones como de quienes conduzcan los vehículos a motor en la aproximación al cruce; por otra parte, con independencia de las reglas generales en todo caso los servicios técnicos municipales vienen obligados al estudio técnico de la ubicación para su implantación.

62ª) Se propone eliminar el artículo 222.2.b):

Se desestima por considerarlo necesario para la sostenibilidad medioambiental de la ciudad y la necesaria protección de la salud de las personas y la calidad de aire.

63ª) Se propone añadir un punto d) al artículo 222.2 relativo a las Áreas de acceso restringido.

Se desestima porque se regulan cuestiones de estacionamiento para la DUM ajenas a la regulación de las Áreas de Acceso Restringido basadas fundamentalmente en la restricción de acceso y circulación. Por otro lado previsiblemente las Áreas de Acceso Restringido se crearán en zonas SER o ZAV por lo que su alegación podrá entenderse respondida en la redacción del artículo 222.2.a).

64ª) Se propone añadir al final del artículo 222.4 la posibilidad de restricción de los horarios *"y para preservar el medio ambiente y la salud de los vecinos".*

Se estima, sustituyendo el término "vecinos" por "personas".

65ª) Critica la falta de compromisos concretos respecto a la distribución logística de último tramo y solicita que se incorpore al artículo 223 la obligación de que el Ayuntamiento implante estos sistemas de distribución en el plazo máximo de dos años.

Se desestima: por su naturaleza programática (a modo de programa de actuación o plan de acción), frente a la naturaleza de regulación de carácter general de la ordenanza, y por tratarse de una política pública que depende de elementos como la disposición de suelo adecuado, la construcción de infraestructuras y la disponibilidad presupuestaria.

66ª) Se propone la eliminación del artículo 236 para compatibilizar los rodajes con los derechos de los residentes.

Se desestima porque la medida es compatible con los derechos de los vecinos en la medida en que todos los expedientes son revisados.

67ª) Se propone una redacción alternativa al artículo 238.b):

Se estima parcialmente; si bien se mantiene con carácter general al estimar que puede concurrir la necesidad objetiva de ocupaciones de mayor dimensión en determinados rodajes, se añadirá la expresión causa "debidamente acreditada".

68ª) Se propone una redacción alternativa al artículo 238.c):

Se desestima por la necesidad de plazos superiores en determinados rodajes, y la exigencia que ya contiene el texto de "justificación" de esa circunstancia.

69ª) Se plantea eliminar el artículo 239:

Se desestima por la necesidad de determinados rodajes que benefician a la ciudad en términos culturales, de reconocimiento y posicionamiento nacional e internacional.

70ª) Se propone una redacción alternativa al artículo 247c), aunque debe entenderse referida al artículo 247.3.c):

Se estima la modificación o eliminación del error sintáctico al utilizar la palabra "esté".

71ª) Se propone añadir al artículo 249 un apartado ñ) que sancione la circulación superando los límites reglamentarios de emisiones sonoras.

Se desestima por innecesaria; se trata de una cuestión regulada en la Ordenanza de protección contra la contaminación acústica y térmica aprobada mediante Acuerdo Plenario de 25 de febrero de 2011 (BOCM de 6 de abril).

72ª) Propone incluir en el artículo 255 las multas coercitivas a quienes usen plazas de aparcamiento municipales de forma indebida lucrándose.

Se desestima en la medida en que la aplicación de dicha medida depende de la normativa aplicable a cada aparcamiento, por lo que no puede establecerse con carácter general. En todo caso no se aplicaría el régimen sancionador de tráfico sino el de la legislación patrimonial y la normativa aplicable a cada aparcamiento. Por ejemplo, para los abonos de media y larga duración la normativa aplicable incluye (art. 147.6) incluye ya como causa de extinción "la subcontratación, el arrendamiento y la cesión a terceros del uso del abono, o el anuncio público de su disponibilidad en carteles, medios digitales u otros".

73ª) Propone introducir una sanción grave por la circulación de motos que emitan ruidos a los superiores en la OPCAT:

Se desestima; no es precisa una modificación normativa que recoja expresamente esta circunstancia para denunciar en los términos previstos en el artículo 76.o) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, respecto a aquellos vehículos que incumplan las condiciones técnicas reglamentariamente establecidas (infracción grave).

74ª) Se propone modificar la Disposición adicional primera para regular el rescate obligatorio de las concesiones sobre aparcamientos en las zonas donde haya déficit de demanda de plazas para residentes en superficie.

Se desestima la inclusión en la Ordenanza del rescate y la modificación de las concesiones vigentes sobre aparcamientos municipales porque el Ayuntamiento de Madrid respeta el principio de seguridad jurídica y da cumplimiento a los contratos en los que es parte. También se desestima la solicitud de que los aparcamientos municipales en gestión indirecta que reviertan a la Administración deban destinarse íntegra y obligatoriamente a uso residencial, porque el Ayuntamiento reconoce la necesidad de que otras personas puedan disponer de plazas de uso rotacional subterráneas para el acceso a las zonas en que su ubican para facilitar la visita a los residentes y el acceso a los servicios, comercios, hoteles y restaurantes del entorno.

No obstante, y pese a la desestimación de la solicitud de su alegación en los términos literales en que ha sido formulada, se entiende ya incorporada parcialmente la idea que subyace a su petición porque el Proyecto de Ordenanza contempla efectivamente en su Disposición adicional primera la obligación del órgano municipal de determinar el número de plazas a destinar a uso residencial, circunstancia hasta ahora inédita en la normativa municipal aplicable.

75ª) Se propone eliminar el apartado 2.a) de la Disposición transitoria primera:

Se desestima; se hace constar que la regulación que propone el proyecto de ordenanza contempla, en su artículo 6 y disposición transitoria primera, una gradualidad aplicable al impacto medioambiental de los vehículos.

Además, debe tomarse en consideración que uno de los principios que inspira el proyecto de ordenanza es precisamente el de la protección al medio ambiente y la salud de las personas, en un contexto en el que, según el informe de la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA), publicado el 11 de octubre de 2017, 31.520 personas fallecen anualmente en España como consecuencia de la baja calidad del aire, de las que 23.180 lo habrían hecho por partículas finas, 6.740 por dióxido de nitrógeno y 1.600 por ozono.

Se señala además que la retirada del apartado 2.a sería contradictoria con el mantenimiento del contenido del apartado 1 de la citada disposición transitoria primera, puesto que no tendría sentido el estacionamiento para vehículos que no estarían autorizados para circular, regulación que estaba ya prevista en el Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático, aprobado por la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid tras ser sometido igualmente a un período de información pública durante el que se presentaron y respondieron 244 alegaciones.

NUM. 30

UTE MADRID SUR MOVILIDAD LOTE III y LOTE IV ("MSM")

En fecha 5 de julio tiene entrada en la oficina de registro de la Agencia de Actividades, el escrito por el que la UTE citada formula alegaciones a la Ordenanza de Movilidad sostenible, aprobada inicialmente mediante acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

Las alegaciones formuladas se refieren a los siguientes artículos:

1.- Artículo 6. Obligaciones medioambientales.

Se propone que se disponga de un periodo transitorio para la aplicación de la medida que hace obligatoria la exhibición del distintivo ambiental del vehículo, que se realice una campaña de información adecuada y que se estudie la posibilidad de articular un procedimiento por tiempo limitado para obtener de manear sencilla y más económica el distintivo.

Se estima parcialmente; se suprime la redacción integra del apartado 1 del artículo 6, puesto que se considera que deberá ser en su caso la normativa nacional la que establezca la obligación de exhibición del distintivo. Además, no parece imprescindible dados los mecanismos automáticos de control previstos para las Áreas de Acceso Restringido y la aplicación de las limitaciones de circulación generales o durante episodios de contaminación atmosférica.

Como consecuencia de la modificación en la numeración de los apartados del artículo 6 se modifica también el apartado 1 de la disposición transitoria primera para hacer referencia al artículo 6.1 en lugar de al 6.2.

2.- Artículo 15 Medios técnicos de vigilancia de la circulación y el estacionamiento

Propone que se mencionen "o en otros dispositivos móviles como PDA".

Se desestima puesto que los medios técnicos que contempla el artículo son ejemplificativos ("entre otros") y nunca limitativos.

3.- Artículo 16 Sistemas específicos de control

Se propone eliminar el inciso "…y siguiendo estrictamente los procedimientos establecidos por el Ayuntamiento de Madrid…"

Se estima; las pautas e instrucciones se dan por el Ayuntamiento a las empresas concesionarias del servicio, y es a las mismas a las que se impone la obligación de prestar el servicio en los términos que recoge el PPT del contrato.

4.- Artículo 20 Zonas y vías peatonales

Se propone que quienes dispongan de tarjeta para personas con movilidad reducida no estén exentos de las prohibiciones o limitaciones contenidas en el artículo, salvo que sean residentes o tengan u destino concreto.

Se estima: a modo de aclaración, se entiende que el comentario se refiere al apartado 2.f que indica que las prohibiciones o limitaciones no afectarán a los vehículos que dispongan de tarjeta para personas con movilidad reducida. No hace referencia por tanto con carácter general a personas físicas sino a

personas jurídicas o vehículos en las condiciones establecidas en los apartados 3 y 4 del artículo 241 del texto.

Por coherencia con lo dispuesto en el apartado 2.d, se introducirá en el apartado 2.f la expresión "y tengan origen o destino en la zona restringida".

5.- Artículo 22 Objetivos y requisitos

Se propone sustituir la expresión "se garantizará" por "se permitirá", así como incorporar un nuevo párrafo a continuación del apartado 2. "Todo ello en los supuestos y con las condiciones que se indique en el acto administrativo de criterios de gestión y funcionamiento del Área de Acceso Restringido".

Se estima su alegación por considerar inadecuado el término "garantizar" porque el acceso se condiciona al cumplimiento a los criterios de gestión y funcionamiento de cada Área de Acceso Restringido en los términos del artículo 23.

No obstante lo anterior, y dado que como consecuencia de otra alegación el apartado 2 del artículo 22 desaparece, no procede cambio alguno.

Por último, en el apartado 4 se propone sustituir "…los criterios específicos de acceso de toda Área de Acceso Restringido…" por "…los criterios específicos de acceso de cada una de las Áreas de Acceso Restringido…" porque, según el alegante, la redacción actual implica que sólo existirá un único Área.

Se estima. No obstante, dado que como consecuencia de otra alegación el apartado 2 del artículo 22 desaparece, no procede cambio alguno.

6.- Artículo 23 Criterios generales de acceso y funcionamiento.

Según se alega, la redacción laxa del ap. 1.4 ("vehículos de asistencia sanitaria pública o privada…") abre la vía a que cualquier profesional médico invoque su derecho a acceder con cualquier tipo de vehículo al Área restringida.

Se desestima en función de la preferencia del derecho a la salud sobre otro tipo de consideraciones.

Respecto del apartado 3.5, se alega la dificultad de controlar que el servicio ha sido previamente contratado hasta que se disponga de manera automatizada del origen y destino de los viajes VTC, pero no se hace ninguna propuesta de cambio normativo.

Respecto al apartado 3.7 "los vehículos de propietarios o arrendatarios de plazas de garajes particulares" propone que se añada el siguiente inciso para evitar equívocos: "con arreglo a lo dispuesto en el correspondiente decreto de normas de funcionamiento"

Se desestima por innecesario. El apartado 3 afirma ya que los vehículos de propietarios o arrendatarios de plazas de garajes particulares "se podrán excepcionar en función de la actividad a prestar en el Área, su clasificación en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico y su horario de funcionamiento". Por tanto, parece evidente que la norma no otorga ex ante ni con carácter general esa excepción, que por tanto habrá de concretarse en su caso en la normativa de desarrollo, en este caso el acto administrativo previsto en el artículo 22.4.

Respecto al apartado 3.8 se propone añadir "en el interior del AAR".

Se estima y esta estimación se hace extensiva al apartado 3.7.

Se propone asimismo, que se prevea la posibilidad de que el acceso a un aparcamiento público del Área deba hacerse previa reserva en un sistema de reservas conjunto para todos los aparcamientos

Se desestima por exceder de los objetivos de la Ordenanza.

Se propone incluir dos nuevos apartados excepcionando "los vehículos de autoescuelas ubicadas en el área destinados a prácticas de conducción" así como a "otros vehículos que se establezca por el acto administrativo que establezca los criterios de gestión, funcionamiento y acceso a la correspondiente Área de Acceso Restringido".

Se desestima: los vehículos de autoescuela se entienden ya incluidos en la consideración del apartado 3.2 sobre "vehículos de empresas y profesionales que presten servicios o entreguen o recojan suministros en el Área". Por otra parte, en cuanto a "otros vehículos" sin especificar, se entiende que, por motivos de seguridad jurídica, la Ordenanza debe contener la regulación que corresponda de manera concreta, de conformidad con el informe preceptivo emitido para la misma por la Asesoría Jurídica del Ayuntamiento de Madrid.

7.- Artículo 24. Otras ordenaciones permanentes

Se propone que su contenido, junto con el del Artículo 25 se subsuma en los artículos 21 a 23.

Se desestima porque los supuestos de hecho y los presupuestos habilitantes son distintos.

8.- Artículo 35. Medidas extraordinarias de restricción del tráfico

Se propone que se elimine la obligación de "previa señalización oportuna"

Se estima. Se dará una redacción más amplia.

9. Artículo 38 Señalización de las ocupaciones.

Se propone se dé un tratamiento uniforme a otros servicios municipales que pudieran verse afectados como el Servicio de estacionamiento Regulado, el Servicio de Control de Accesos a Áreas restringidas o el Servicio de Señalización que disponen de "elementos dispuestos en la vía pública que podrían verse afectados por ocupaciones"

Se desestima: se entiende que la afección no es equiparable a la regulada en el apartado 7 del artículo correspondiente en relación con los servicios de transporte público.

10.- Artículo 42. Suministro farmacéutico, prensa y otros.

Respecto a las tres alegaciones a los ap. 1, 2 y 3, se propone que los vehículos cuenten con alguna identificación o que sus matrículas se incorporen a una base de datos y que se determine de manera concreta un tiempo objetivo o máximo.

Se desestima. El apartado 4 prevé la determinación de requisitos de acreditación de los vehículos regulados en el artículo. Por otra parte, la fórmula "tiempo mínimo imprescindible para garantizar el abastecimiento" es más

flexible y ajustada a las necesidades concretas de cada caso que una fórmula estándar fija.

Se propone que se dé un tratamiento uniforme a otros servicios municipales que puedan verse afectados como los relacionados con SER, ZAV y otros.

Se desestima. Se entiende que en los casos anteriores es imprescindible para la correcta prestación del servicio la definición de una medida tan extraordinaria como la que se plantea. Por el contrario, en relación con los servicios planteados no se justifica dicho carácter extraordinario que justificaría la necesidad y la plausibilidad de una ocupación por el tiempo mínimo imprescindible.

11.- Artículo 48. Vehículos de dos ruedas y motocicletas y ciclomotores de tres ruedas.

Se alega que la utilización de la banda de estacionamiento debe estar sometida a condiciones análogas a los de otros vehículos a motor: pago de la tasa correspondiente y estancia máxima permitida. En caso contrario se reducirá perniciosamente la oferta real de plazas para residentes y visitantes.

Se desestima: la ordenanza establece un régimen de prioridad para la movilidad en moto respecto de otros modos motorizados en atención a su menor ocupación del espacio público y menor contribución a la congestión circulatoria.

12.- Artículo 49. Objeto, ámbitos de ordenación e información a la ciudadanía.

En el apartado 3 se contempla que el horario de servicio del estacionamiento regulado el 5 de enero será de 9:00 a 15:00, circunstancia que carece de sentido por la muy intensa utilización del vehículo privado en la tarde del 5 de enero.

Se estima.

13.- Artículo 50. Categorías de uso

Se propone que se incluyan a los turismos entre los vehículos disponibles por el Colectivo Cualificado de Titulares de Vehículos Comerciales e Industriales, habida cuenta de que existen alrededor de 1.500 vehículos con autorización que si han de ser sustituidos por furgonetas o furgones probablemente generarán más contaminación.

Se estima parcialmente. Si bien se recuerda que existe la posibilidad de utilizar "vehículos derivados de turismo", al ser unos 1.500 vehículos tipo turismo rotulado los que actualmente tienen autorización como comercial del SER, se incorporan los mismos; no obstante, se establece una exigencia de disponer al menos de distintivo en 2019 y al menos de etiqueta C a partir del 2022 (esta última fecha se hace coincidir con la de los vehículos industriales con MMA <3500 KG). Esto último conlleva una nueva disposición transitoria cuarta.

14.- Artículo 51. Exclusiones a la limitación de la duración del estacionamiento.

Respecto al ap. 1 se remite el alegante a lo indicado con ocasión de la alegación al Artículo 48

Respecto al ap. 2, se remite a lo que alegará en el Artículo 61.

Respecto a los vehículos autotaxi (apartado 3), propone se elimine la mención al abandono momentáneo por las propias necesidades del servicio por cuanto no es controlable y porque es de una duración muy limitada.

Se desestima porque es una circunstancia habitual y propia del servicio, que debe quedar contemplada en la Ordenanza, y que redunda además en la

posibilidad de prestar el servicio de interés público correspondiente de modo adecuado.

Respecto al ap. 5, vehículos utilizados para el desplazamiento de personas con movilidad reducida, propone que deban emitir un tique o que puedan asociar la matrícula del vehículo que se esté utilizando con el número de la tarjeta de la persona con movilidad reducida, a fin de evitar el fraude.

Se estima parcialmente: no se entiende adecuado que la Ordenanza defina expresamente medios de control obligatorios a estos efectos, porque los mecanismos relativos al posible uso indebido de la tarjeta están ya incluidos en el Título III del libro III de la Ordenanza.

En todo caso, se incorporará la posibilidad (que no el mandato) de que el Ayuntamiento de Madrid utilice sistemas electrónicos de validación que faciliten su control en cualquiera de los casos previstos en la ordenanza (no solo para personas con movilidad reducida) con independencia de la no limitación temporal específica de estacionamiento en las mismas o su gratuidad, por analogía con lo dispuesto en el artículo 244.9 para las reservas de estacionamiento para personas con movilidad reducida.

Respecto al ap. 6 se propone que los vehículos CERO EMISIONES no sean excluidos de la limitación de estacionamiento ni de la emisión de tique, o en su caso que sólo estén exentos los vehículos de uso individual, pero no los de uso empresarial, como el propio carsharing, o que en su defecto, todos los vehículos eléctricos saquen un tique gratuito automatizado que permita el registro de las operaciones de estacionamiento.

Se desestima en cuanto a la limitación de estacionamiento en función de lo dispuesto en el Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático del Ayuntamiento de Madrid, aprobado definitivamente el 21 de septiembre de 2017 por la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid tras someterlo igualmente a un período de información pública en el que se estudiaron y respondieron 244 alegaciones.

Se estima parcialmente en lo relativo a la obtención de tique, de modo que se incorporará la posibilidad (que no el mandato) de que el Ayuntamiento de Madrid utilice sistemas electrónicos de validación que faciliten el control del uso del espacio de estacionamiento con independencia de la no limitación temporal específica de estacionamiento en las mismas o su gratuidad, por analogía con lo dispuesto en el artículo 244.9 para las reservas de estacionamiento para personas con movilidad reducida.

15.- Artículo 52. Autorización de estacionamiento.

Respecto al apartado 1. a) propone que se revise la regulación a fin de eliminar la exclusión de determinados tipos de vehículos como los todoterrenos y cuadriciclos.

Se desestima. No se entiende precisa la incorporación planteada en relación con vehículos todoterreno, que tienen con carácter general la consideración de automóviles, ni de cuadriciclos en función de su normativa propia.

Respecto al ap. 1. i) propone que se sustituya la calle Montalbán por la calle Alcalá.

Se estima.

Respecto al ap 1. k) estima que la redacción debería aclararse en su inciso final: "La autorización también habilita para estacionar en las plazas azules de su barrio y en las plazas azules de ambas acera de las vías delimitadoras entre barrios entre las 20:00 y las 21:00 horas"

Se estima: se aclarará la redacción.

Respecto al ap. 3 b) y c) estima el alegante que la autorización para estacionar en plazas de color azul concedida al colectivo cualificado de titulares de talleres de reparación de vehículos y al de vehículos multiusuarios y la circunstancia de

que en Distrito Centro sólo se existan plazas verdes, implica de facto que se impida a estos dos colectivos hacer uso de las autorizaciones.

Se estima parcialmente. Al existir actualmente 2 talleres dentro del ámbito geográfico de Madrid Central, espacio donde todas las plazas son verdes, será preciso hacer una excepción en cuanto al color de plazas de estacionamiento donde pueden estacionar estos vehículos. No se entiende precisa la misma regulación para vehículos multiusuario (apartado c) por la propia naturaleza del mismo y la posibilidad por ejemplo de estacionar en superficie, con abono de la tasa correspondiente, o en aparcamientos cerrados.

16.- Artículo 54 Distribución de plazas

Propone el alegante que al objeto de adecuar la oferta y la demanda, se prevea un porcentaje de plazas verdes inferior al 75% del total cuando la relación entre residentes y plazas verdes sea igual o inferior a uno.

Se estima para otorgar mayor flexibilidad en aquellos barrios en que existan menos autorizaciones de residentes que espacio disponible en plazas verdes.

17.- Artículo 58. Condiciones de estacionamiento en las Zonas de Aparcamiento Vecinal

Considera el alegante que otorgar la condición de vecindad a estos efectos a quienes estén empadronados en barrios no sujetos a regulación de estacionamiento, amplía el concepto y reduce la disponibilidad de plazas de los empadronados en la zona.

Se desestima: por una parte, gran parte de los vehículos que utilizan como estacionamiento final o disuasorio el ubicado en la vía pública de posibles Zonas de Aparcamiento Vecinal proceden de otros municipios o del interior de la propia zona SER, y en ninguno de tales casos tendrían la consideración de residentes a estos efectos. Por otra, el diseño radial del sistema de transporte público hace que la eficacia y el tiempo de desplazamiento de este tipo de viajes con origen y destino en el exterior de la zona SER actual sean en

ocasiones mejorables y por tanto justifiquen una opción como la que se plantea.

Igualmente propone que el tiempo máximo de estacionamiento no se limite a dos horas y que se pueda ampliar los sábados.

Se desestima para favorecer la razonable rotación de los vehículos estacionados.

18.- Artículo 60. Clasificación de las reservas de estacionamiento

Se propone la incorporación como reserva dotacional de las reservas para "*carsharing*".

Se desestima: el desarrollo de los sistemas de coche compartido sin base fija en la ciudad se viene basando fundamentalmente en vehículos "CERO", que se localizan a través de aplicaciones móviles y que mantienen en el texto normativo analizado importantes ventajas para el estacionamiento (pueden hacerlo gratuita e ilimitadamente en todo el espacio de estacionamiento regulado).

En cuanto a los servicios de coche compartido con base fija, y dada la limitación del espacio de estacionamiento disponible en la vía pública y la naturaleza del servicio (con una rotación inferior a la de los servicios de coche compartido sin base fija que se están desplegando en la ciudad), se entiende que deben operar preferentemente en aparcamientos situados fuera de la vía pública, sin perjuicio de la posibilidad prevista en el artículo 61.7 que permite el establecimiento de reservas no expresamente enumeradas en la ordenanza.

19.- Artículo 61. Régimen de establecimiento y utilización

En su ap. 5 propone el alegante que las tarjetas estén asociadas a una matrícula.

Se desestima puesto que no es razonable tal exigencia ya que gran parte de las reservas previstas serán utilizadas por vehículos sin previa vinculación a una matrícula concreta, p.ej. ambulancias.

20.- Artículo 129. Aparcamientos municipales rotacionales en régimen disuasorio

Se propone eliminar el tercer apartado que establece que el servicio de aparcamiento rotacional disuasorio se prestará bajo la forma de gestión directa mediante sociedad mercantil de capital íntegramente municipal.

Se desestima por estar así previsto en el Programa de Aparcamientos Disuasorios aprobado mediante Acuerdo de 14 de julio de 2016 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid y que a su vez fue sometido a un proceso de información pública.

21.- Artículo 213. Uso del espacio público

Se propone eliminar el primer párrafo, que exige un compromiso de implantación en aquellos distritos y áreas geográficas incluidas en la autorización demanial, con la obligación de disponer al inicio y fin de cada jornada de un determinado porcentaje de su flota de bicicletas en cada uno de los distritos o áreas geográficas de implantación. Entiende el alegante que al no concretarse el compromiso o las áreas o distritos, la obligación podría suponer que el servicio no pudiera implantarse.

Se desestima. No se argumenta por qué razón se produciría tal consecuencia.

22.- Artículo 214. Vehículo compartido sin base fija.

Considera el alegante que las medidas para facilitar el desarrollo territorialmente equilibrado de estos servicios puede provocar la adopción de medidas que impidan su implementación.

Se desestima puesto que las medidas a adoptar tienden precisamente a evitar el resultado que cree el alegante que pueda producirse.

23.- Artículo 244. Condiciones de uso

Respecto al ap. 7 solicita el alegante que la tarjeta de estacionamiento para persona de movilidad reducida no pueda utilizarse en las zonas de carga y descarga, por la distorsión en la logística urbana que ello produce, ni en los lugares donde esté prohibido el estacionamiento mediante señales, ateniéndose en este caso a las indicaciones de los Agentes de Movilidad y Policía Municipal, porque tales indicaciones no pueden ser conocidas por los controladores, salvo que estén presentes en el momento en que se emitan por los agentes de la autoridad.

Se desestima: la regulación propuesta, similar a la actualmente vigente, se formula en beneficio de los derechos de las personas con movilidad reducida.

24.- Arts. 16, 35.8, 222.3 y 266.2 y 3. Relativos al término "controladores"

Propone el alegante sustituir el término por otro tal como "el personal que ejerza labores de control" o "las personas controladoras"

Se estima en aplicación de la "Guía para el uso inclusivo del lenguaje en el Ayuntamiento de Madrid y sus organismos autónomos".

25.- Artículo 266. 2 a)

A sugerencia de los sindicatos de los controladores, propone el alegante que en las denuncias formuladas, se siga manteniendo la previsión de que deban constar el nombre y domicilio, y que ambos puedan ser sustituidos por su número de identificación, pero que esta posibilidad sea ejercida por el propio controlador.

Se desestima. En función de la normativa sobre tráfico y seguridad vial, no parece justificado dejar a la mera discreción individual de cada persona que ejerce la función de control el hecho de que consten o no nombre y domicilio en las denuncias.

NUM. 31

D. [redacted]

En fecha 9 de julio de 2018 tiene entrada en la oficina del registro del Área de gobierno de Portavoz, Junta de Gobierno y Relaciones con el Pleno el escrito por el que D. [redacted] formula alegaciones a la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio a 9 de julio de 2018.

1. La primera de las alegaciones versa sobre la asimilación de los VMU tipo B a los de tipo C en términos de circulación, puesto que estima el alegante que no existe diferencia en materia de la seguridad entre los VMU de un tipo y los de otro. En tal sentido, propone que los vehículos encuadrados en el tipo B circulen con condiciones análogas a los del tipo C y, en todo caso, además de por las vías recogidas en el proyecto de ordenanza, por todo tipo de carriles bici -no únicamente los protegidos-, por sendas bici, por ciclo carriles y por calzada de calles en las que la velocidad máxima de circulación sea de 30 km/h.

Se desestima. Si bien el alegante considera que las diferencias en materia de seguridad vial entre los vehículos de tipo B y C son irrelevantes, lo cierto es que cada una de las citadas categorías genera riesgos diferenciados, tanto para los usuarios como para los peatones y otros usuarios de la vía, debido a sus diferencias en términos de velocidad y masa, así como en cuanto a la

protección para el usuario de vehículo. Por estas razones un vehículo del tipo A puede circular por aceras bici, mientras que no le está permitido a un vehículo del tipo C; por ello un vehículo tipo B puede circular por calzadas de calles integradas dentro de las llamadas zonas 30, mientras le está prohibido a un vehículo del tipo A y por las mismas razones de seguridad vial, un vehículo del tipo C puede circular por la calzada de calles en las que la velocidad máxima de circulación sea de 30 km/h o por vías ciclistas acondicionadas de la tipología ciclocarril, mientras que le está vedado a un vehículo del tipo B.

2.- La segunda de las alegaciones se centra en la creación de zonas de coexistencia para los VMU de tipo B, en el sentido de habilitar una serie de tramos urbanos en determinadas calles (Génova, Goya, Alcalá, Alfonso XII, Mayor, conexión del nudo de comunicaciones de Chamartín con la red de carriles bici, etc.) en las que se rompe la continuidad de las ciclo calles o carriles bici.

Se desestima por las mismas razones de seguridad vial citadas en la alegación anterior puesto que reservar tamos de vías no aptas a la circulación de determinados vehículos de movilidad urbana incide negativamente en la seguridad vial de los usuarios de los mismos y del resto de vehículos.

3.- La tercera de las alegaciones se centra en el estacionamiento de los VMU. Considera el alegante que el artículo 48 regula el estacionamiento de bicicletas, motocicletas y ciclomotores, pero no se incluyen los VMU. Propone que los

vehículos tipo B, puedan estacionar en los mismos términos que el resto de vehículos regulados en el citado artículo.

Se estima, en particular en previsión del despliegue de servicios de movilidad compartida sin base fija para este tipo de vehículos. Supondrá igualmente la inclusión de una referencia en el actual artículo 194 "Estacionamiento" de VMU.

NUM. 32

CLUSTER DE AUTOGAS

En fecha 9 de julio de 2018 tiene entrada en el Registro del Área de. Gobierno Portavoz, Junta de Gobierno y Relaciones con el Pleno, escrito por el que CLUSTER DE AUTOGAS, formula alegaciones al proyecto inicial de Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

Presenta las siguientes alegaciones:

1º) No se refiere a ningún artículo en concreto. Propone que se disminuya la cuota anual de aparcamiento de vehículos car-sharing "ECO Autogas" en las zonas SER para que pueda ser rentable su uso.

Se desestima: La propuesta que se realiza corresponde al ámbito regulador tributario y por lo tanto, a la ordenanza fiscal reguladora del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas de la capital y no a la ordenanza de movilidad sostenible a la que se alega.

2º) No se refiere a ningún artículo en concreto. Propone que se permita el estacionamiento de vehículos car-sharing "ECO Autogas" en zonas verdes del SER y no solo en azules.

Se desestima: Entendemos que se refiere al artículo 53.3.c) que establece que *"La autorización del Colectivo Cualificado de Empresas de Vehículos Multiusuarios o "carsharing" habilita para estacionar en plazas de color azul de todo el Área de Estacionamiento Regulado, sin sujeción a limitación de tiempo máximo de estacionamiento."*.

La redacción propuesta supone una novedad respecto de la regulación actualmente aplicable y no se considera adecuada , para favorecer una movilidad compartida de mínimas emisiones, pues iría en perjuicio de las ventajas otorgadas en este momento al vehículo "CERO" emisiones que ha tenido como resultado la utilización preferente de éste para los servicios de automóvil compartido actualmente disponibles en la ciudad, además del impacto que supondría su uso en relación con la disponibilidad de plazas para residentes.

NUM. 33

ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE OPERADORES DE GLP (AOGLP)

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas al proyecto inicial de Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid durante su trámite de alegaciones.

En fecha 9 de julio de 2018 tiene entrada en el Registro del Área de Gobierno Portavoz, Junta de Gobierno y Relaciones con el Pleno, escrito por el que la ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE OPERADORES DE GLP (AOGLP) formula alegaciones al proyecto inicial de Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

Presenta las siguientes alegaciones:

1º) No se refiere a ningún artículo en concreto. Propone que se disminuya la cuota anual de aparcamiento de vehículos car-sharing "ECO Autogas" en las zonas SER para que pueda ser rentable su uso.

Se desestima: La propuesta que se realiza corresponde al ámbito regulador tributario y por lo tanto, a la ordenanza fiscal reguladora del estacionamiento

de vehículos en determinadas zonas de la capital y no a la ordenanza de movilidad sostenible a la que se alega.

2º) No se refiere a ningún artículo en concreto. Propone que se permita el estacionamiento de vehículos car-sharing "ECO Autogas" en zonas verdes del SER y no solo en azules.

Se desestima: Entendemos que se refiere al artículo 53.3.c) que establece que *"La autorización del Colectivo Cualificado de Empresas de Vehículos Multiusuarios o "carsharing" habilita para estacionar en plazas de color azul de todo el Área de Estacionamiento Regulado, sin sujeción a limitación de tiempo máximo de estacionamiento."*.

La redacción propuesta supone una novedad respecto de la regulación actualmente aplicable y no se considera adecuada, para favorecer una movilidad compartida de mínimas emisiones, pues iría en perjuicio de las ventajas otorgadas en este momento al vehículo "CERO" emisiones que ha tenido como resultado la utilización preferente de éste para los servicios de automóvil compartido actualmente disponibles en la ciudad, además del impacto que supondría su uso en relación con la disponibilidad de plazas para residentes.

NUM. 34

ASOCIACIÓN MADRID PROBICI

En fecha 9 de julio tiene entrada en la oficina del registro del Área de Gobierno de Portavoz, Coordinación de la Junta de Gobierno y Relaciones con el Pleno, el escrito por el que la Asociación Madrid Probici formula alegaciones a la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

1.- La primera de las alegaciones está referida al artículo 250 y propone, en síntesis, reducir los supuestos de retirada de bicicletas y VMU reduciéndolas a que estorben o pongan en peligro al peatón.

Se desestima. Se entiende que la regulación prevista en las letras k) y l) no genera confusión como afirma el alegante pues contempla una serie de supuestos perfectamente tasados y que concilian adecuadamente el interés general (no impedir o dificultar las tareas de mantenimiento o reparación del mobiliario urbano, no dificultar la circulación de vehículos o el tránsito de personas, no dañar zonas verdes o patrimonio público, etc.) y los derechos de la persona propietaria del vehículo sometido a la medida de retirada.

2.- La segunda de sus alegaciones versa sobre el artículo 187 que regula la circulación en vías ciclistas y vías acondicionadas y consiste básicamente en prever que durante los tiempos de carga y descarga se permita transitar a bicicletas o VMU en zonas peatonales, aceras y calles.

Se desestima por razones de protección del tránsito peatonal. No se aporta ningún argumento que fundamente su petición. No se aprecia ninguna razón para establecer una excepción a la circulación de bicicletas o VMU durante las franjas horarias de carga y descarga.

3.- La tercera de las alegaciones se refiere a la prohibición de circulación de ciclos configurados para su ocupación por más de dos ocupantes, sin perjuicio de lo dispuesto en la presente Ordenanza para los vehículos de movilidad urbana (artículo 189.4) Propone que se permita la circulación de ciclos de más de dos ocupantes si están homologados y cumplen las condiciones mínimas de seguridad.

Se estima parcialmente. Si bien por motivos de seguridad vial y en un contexto urbano se considera adecuado mantener una limitación para ciclos con un número elevado de ocupantes, se extiende a cuatro el número máximo para dar cabida al tándem doble.

4.- La cuarta de las alegaciones se centra en el artículo 27.2. f), referido a las autorizaciones de ocupaciones para "el desarrollo de campañas sociales,

sanitarias, asistenciales, educativas, turísticas o cualquier otra naturaleza, con el objeto de fomentar una determinada actividad o de prestar un servicio que tengan interés social", en el sentido de que se mencione expresamente a las bicicletas como actividad social y de interés.

Se desestima. Por una parte, el citado precepto contiene una regulación genérica, no haciendo mención expresa a ninguna de las múltiples actividades humanas de contenido social que pueden desarrollarse en la sociedad; por otra parte, el precepto está referido a ocupaciones en vía pública, no al tránsito por ella de diversos vehículos, entre los que se encuentran, sin duda y de modo preferente como modo sostenible, las bicicletas.

5.- La quinta de sus alegaciones está referida a las limitaciones que se prevén en el artículo 86 en el uso de los aparcamientos para bicicletas, en el sentido de que las bicicletas ligadas a una actividad económica no podrán ocupar más del 50% de las plazas existentes en una reserva de estacionamiento. Considera que tal limitación debería referirse al "*número total de free floating en Madrid*"

Se desestima. La finalidad del artículo, que establece una medida de fácil control por los servicios municipales (y apreciación por las posibles personas perjudicadas por la carencia de espacio), es asegurar que cada una de las reservas no es acaparada exclusivamente por servicios de alquiler sin base fija en perjuicio de otras personas, fundamentalmente las que utilicen bicicletas particulares.

La regulación global en materia de arrendamiento de bicicletas (en particular, "sin base fija") en la ciudad se encuentra en los artículos 211 y siguientes. Para

evitar un uso abusivo del espacio público, el artículo 213 establece ya que "*el aprovechamiento especial del dominio público municipal que supone el arrendamiento de bicicletas sin base fija se somete a la previa obtención de la correspondiente autorización demanial temporal*". Por tanto, adicionalmente a la limitación establecida para su ocupación de cada reserva, estas empresas deberán obtener autorización municipal previa a sus operaciones.

6.- La siguiente alegación versa sobre la obligación que se establece a algunos colectivos en el artículo 190 para inscribirse en el registro municipal de bicicletas. Se propone que la inscripción sea voluntaria, incluso para quienes se dediquen al alquiler de bicicletas, puesto que se está atentando al derecho a ejercer libremente una actividad comercial.

Se desestima. El registro es obligatorio cuando la bicicleta es instrumento de una actividad económica (arrendamiento, distribución, reparto, etc.) como garantía para las personas destinatarias finales de la actividad económica prestada por medio de la bici, y para el interés general ante el uso intensivo de tales vehículos. Se entiende por tanto que se trata de una medida proporcionada que en ningún caso tal registro puede entenderse como un atentado al derecho a ejercer actividades comerciales, sino como una regulación proporcionada en defensa del interés público y del de clientes de esos servicios, personas que utilizan la bicicleta con tales fines y otras personas usuarias de las vías y espacios públicos.

7.- La última de las alegaciones está referida al artículo 212 y va en la línea de la anterior. Se propone que se elimine la exigencia al titular de un servicio de alquiler de bicicletas de disponer de un seguro que cubra la responsabilidad civil por los daños y perjuicios que pudiera ocasionarse a la persona usuaria, a otras

personas y bienes, así como al patrimonio municipal y que sea el usuario quien responda en tales supuestos por el uso incorrecto de la bicicleta.

Se desestima. Del mismo modo que el registro obligatorio, se considera que la exigencia de disponer de un seguro de responsabilidad civil es una garantía y tiene carácter proporcional en relación con los intereses de las personas interesadas y de terceras personas. En este caso, para usuarios directos, para el conjunto de la sociedad que puede verse afectada por el uso que se hace de una bicicleta de alquiler, pero también para la indemnidad o el restablecimiento del patrimonio público que pudiera verse afectado por dichas actividades, sin perjuicio de los derechos que asistan al titular del servicio de alquiler de bicicletas frente a sus clientes en aplicación de la legislación civil y de la normativa sobre seguros.

NUM. 35

D. [redacted], Ecologistas en Acción

En fecha 9 de julio de 2018 tiene entrada en la oficina del registro del Área de gobierno de Portavoz, Junta de Gobierno y Relaciones con el Pleno el escrito por el que D. [redacted] formula alegaciones a la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio a 9 de julio de 2018.

Las alegaciones presentadas hacen referencia a los siguientes artículos.

1.- Artículo 5 Convivencia en las vías y espacios públicos. Se propone añadir "…dando prioridad al peatón…"

Se desestima porque las reglas generales de prioridad en el uso de las vías y espacios públicos vinculados a la circulación es materia regulada en la normativa nacional sobre tráfico sobre al cual la Ordenanza no puede regular.

2.- Artículo 17 Velocidad. Se propone una modificación en la redacción para extender la limitación de velocidad máxima a 30 kilómetros por hora a todas las vías de la ciudad con la única excepción de la red básica de transportes.

Se desestima. Por una parte, se entiende que la redacción actual, que supone ya una transformación de gran alcance, tiene la claridad suficiente, aplicando por tanto a todas las vías con un carril y todas las vías con dos carriles y circulación permitida en ambos sentidos. Por otra, se considera que el diseño del viario urbano debe combinar, dentro de los límites legalmente existentes, vías de mayor y menor velocidad.

3.- Artículo 20.2.d Zonas y vías peatonales. Se propone que quienes recojan o lleven enfermos o personas con movilidad reducida lo hagan "con acreditación documental que justifique la veracidad de tal hecho".

Se desestima; con carácter general, las excepciones contempladas en el epígrafe no identifican, por parecer un nivel de regulación excesiva para una norma de carácter reglamentario, los medios de prueba que en cada caso han de utilizarse, y ello en todo caso no va en perjuicio de la facultad general de los agentes de la autoridad, como policías municipales o agentes de movilidad, de solicitar la documentación acreditativa de cada circunstancia, ni de la implantación en su caso de sistemas de control automáticos también regulados con carácter general en la ordenanza (artículo 15).

4.- Artículo 23.1.5 Criterios generales de acceso y funcionamiento. Se propone excluir a los vehículos ECO de la facultad para acceder y circular en las áreas de acceso restringido.

Se desestima; el parque efectivamente circulante actual por la ciudad de Madrid, según los estudios realizados, contiene un porcentaje muy reducido de vehículos "ECO" que por el contrario tienen una participación notablemente inferior en las emisiones que afectan a la calidad del aire que otras categorías; lo estudios realizados muestran una notabilísima disminución de emisiones con el modelo previsto, manteniendo un impacto muy inferior al de los vehículos de combustión lo que parece justificar un tratamiento preferencial en el acceso frente a estos.

5.- Artículo 23.3.6 Criterios generales de acceso y funcionamiento. Se propone que se pueda permitir el paso a las citadas áreas de acceso restringido a los vehículos de movilidad urbana (VMU).

Se estima, puesto que son vehículos cuyo uso coadyuva a mejorar la calidad del aire. No obstante, se modifica a estos efectos el apartado 23.1.1.

6.- Artículo 48. Vehículos de dos ruedas y motocicletas y ciclomotores de tres ruedas.

Se propone otorgar a los VMU un tratamiento idéntico al de bicicletas, motocicletas y ciclomotores.

Se estima parcialmente para los vehículos de movilidad urbana de las tipologías A y B, dado que los de tipología C, por sus dimensiones, tendrían permitido según la nueva norma estacionar en banda de estacionamiento.

Se propone eliminar respecto a motocicletas y ciclomotores la previsión de estacionar en aceras que sí se contempla respecto a bicicletas.

Se desestima: la ordenanza añade en este ámbito restricciones a la normativa actual; en este sentido, la regulación contenida en la ordenanza mejora sustancialmente la contenida en la ordenanza que se encuentra en vigor, y establece la imposibilidad de estacionamiento en aceras en las que exista banda de estacionamiento, así como amplía el espacio libre de paso exigible hasta los tres metros. Sin perjuicio de su estudio en un futuro, atendiendo a criterios de gradualidad en la implementación de medidas de políticas públicas, se considera adecuada la regulación prevista.

Se propone la incorporación de tres nuevos párrafos. El primero dedicado al estacionamiento de las bicicletas, el segundo al anclaje de las bicicletas y el tercero a la prohibición de estacionamiento y circulación de motocicletas y ciclomotores sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso y la estancia de peatones.

Se estima parcialmente: se incorporará con la redacción adecuada la propuesta incluida en la primera parte del primer párrafo sobre estacionamiento de bicicletas con horquillas y protección del tráfico motorizado, si bien se hará en el artículo 87 por entenderlo el apartado oportuno a estos efectos. No se entiende adecuada la extensión para el estacionamiento en aceras y zonas peatonales para la protección de la movilidad peatonal, que constituye una de las líneas fundamentales de esta ordenanza.

Se incorporará también con la redacción adecuada la propuesta contenida en el segundo párrafo sobre el anclaje a otros elementos de mobiliario urbano, incluyendo no obstante la protección específica de la funcionalidad de los mismos y sus contenidos (por ejemplo, mupis publicitarios) y la protección de anclaje a elementos vegetales.

En cuanto al tercer párrafo, referido a la prohibición completa de circulación y estacionamiento de motocicletas y ciclomotores sobre las aceras, se desestima por las razones expuestas con anterioridad.

7.- Artículo 58. Condiciones del estacionamiento en las Zonas de Aparcamiento Vecinal. Se propone la eliminación del segundo párrafo del aparado 1, que regula el segundo de los supuestos de determinación de la vecindad: "las personas físicas empadronadas en aquellos barrios de la ciudad de Madrid que no estén sujetos a la regulación de estacionamiento del Servicio de estacionamiento Regulado".

Se desestima: por una parte, gran parte de los vehículos que utilizan como estacionamiento final o disuasorio el ubicado en la vía pública de posibles Zonas

de Aparcamiento Vecinal proceden de otros municipios o del interior de la propia zona SER, y en ninguno de tales casos tendrían la consideración de residentes a estos efectos. Por otra, el diseño radial del sistema de transporte público hace que la eficacia y el tiempo de desplazamiento de este tipo de viajes con origen y destino en el exterior de la zona SER actual sean en ocasiones mejorables y por tanto justifiquen una opción como la que se plantea.

8.- Artículo 60.a.3 Clasificación de las reservas de estacionamiento. Se propone incorporar a los VMU en el apartado 3 de reservas dotacionales destinadas a ciclomotores y motocicletas.

Se estima por sus dimensiones para las tipologías A y B, teniendo en cuenta además la naturaleza medioambientalmente sostenible de este tipo de vehículos.

9.- Artículo 73 Reservas para motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas.

Se propone incorporar a los VMU.

Se estima por las razones indicadas para VMU de tipos A y B.

10.-Artículo 74 Uso. Se propone la incorporación de los VMU

Se estima por las mismas razones para VMU de tipos A y B.

11.- Artículo 76. Disposiciones técnicas. Se propone la mención expresa a los VMU

Se estima por las razones ya indicadas para VMU de tipos A y B.

12.- Artículo 151. Normas generales

En el apartado 3. a) se propone modificar la redacción de modo que la mención a los titulares de tarjetas de estacionamiento para personas con movilidad reducida no sea un requisito de las personas que circulen en silla de ruedas o dispositivos análogos para ser consideradas peatones, sino que se trate de un nuevo supuesto. De este modo, las personas que circulen en silla de rueda serán consideradas peatones sin necesidad de disponer de una de las citadas tarjetas.

Por otra parte, se propone una mejora en la redacción "acomodando su marcha a la velocidad de los peatones y de todas formas a una velocidad" nunca superior a 10 kilómetros por hora.

Se estima, considerando en todo caso limitada la consideración de peatones en estas circunstancias a "personas con movilidad reducida", como concepto genérico, sean o no titulares de la correspondiente tarjeta, en prevención de que se acogiera a este precepto su uso recreativo o como instrumento general de movilidad, en cuyo caso sería de aplicación en su lugar lo dispuesto para los Vehículos de Movilidad Urbana.

13. Artículo 152.2 Pasos de peatones. Se propone explicitar en el texto la materia sobre la que versan los dos artículos que se mencionan en el citado apartado 2.

Se desestima por razones de técnica normativa.

14. Artículo 153.1 Preferencia peatonal y señalización. Se propone añadir al segundo párrafo del apartado 1 un inciso que contemple la prohibición del uso de señales acústicas excepto para los vehículos de emergencia o en caso de peligro.

Se estima en cuanto pudiera ser útil para reducir la contaminación acústica y las molestias a los vecinos, en todas aquellas situaciones no expresamente autorizadas por la normativa vigente (nacional) a estos efectos.

15.- Artículo 153.3 Preferencia peatonal y señalización. Al igual que para el artículo 152, se propone mencionar expresamente la materia sobre la que versan los tres artículos que se mencionan en el apartado 3.

Se desestima por razones de técnica normativa.

16.- Artículo 154. Espacios de especial protección para el peatón. Se propone suprimir el artículo y todas las referencias que al mismo se hagan en la Ordenanza.

Se desestima, en función de la especial protección prevista para el tránsito peatonal que constituye una de las líneas fundamentales para la regulación propuesta.

17.- Artículo 155 Excepciones. Se propone eliminar el artículo.

Se desestima puesto que el precepto recoge una serie de supuestos excepcionales a los que inexcusablemente hay que dar respuesta.

18.- Artículo 156. Calles residenciales.

Se propone incorporar la clave de la señal indicativa de este tipo de calles y añadir una coletilla respecto a la no necesidad de implantar pasos de peatones formalizados.

Se desestima dado que, con carácter general, ya resultan de aplicación las previsiones de la normativa nacional en materia de señalización sin que parezca adecuada su reproducción en cada apartado.

19.- Artículo 158. Prohibiciones. Se propone añadir en el apartado 2 el supuesto de que no exista un paso de peatones en 50 metros e incorporar un nuevo supuesto, que pasaría a ser el nuevo apartado 7 en concordancia con el artículo 187.2

Se estima parcialmente; por motivos de seguridad vial, se desestima reflejar expresamente el supuesto relativo a la inexistencia de un paso de peatones a menos de 50 metros; no obstante, se estima incluir el nuevo supuesto propuesto como apartado 7 para completar el conjunto de prohibiciones.

20.- Artículo 181 Circulación. Se propone la prohibición expresa de que "motocicletas, ciclomotores y vehículos análogos no podrán circular por los carriles bus".

Se desestima: la finalidad preferente de los carriles bus es la circulación de los autobuses del Transporte Colectivo Urbano Regular de Uso General, tal y como figura en el texto. La técnica utilizada por la ordenanza es la de prever esa posibilidad (que se aplica en la actualidad con carácter general a taxis, motocicletas y ciclomotores), previa señalización oportuna, para otros vehículos. No se entiende adecuado, por tanto, incorporar expresamente una prohibición o autorización genérica para otros tipos de vehículos, dejando este punto abierto a la política de movilidad que en cada momento se desarrolle en la ciudad que será en este punto compatible con la ordenanza.

21.- Artículo 185. Circulación de bicicleta por acera. Se propone sustituir la expresión "niños menores de 12 años" por "personas menores de 12 años".

Se estima, en aplicación de la "Guía para el uso inclusivo del lenguaje en el Ayuntamiento de Madrid y sus organismos autónomos". Se extiende la corrección a la mención "niños" contenida en los artículos

Se propone que los menores que circulan en bicicleta por la acera, vayan acompañados por una persona adulta a pie (como recoge el texto sometido a información pública) pero que se elimine la posibilidad de que la persona adulta

les acompañe en bicicleta. Se propone asimismo que se sustituya la obligación de que ninguno de ellos sobrepase en ningún caso los 10 km/h. por la más concreta de "que acomoden su marcha a la de los peatones, evitando en todo momento causar o crear peligro".

Se estima parcialmente: se acepta la demanda de que el adulto acompañante vaya obligatoriamente a pie, por su carácter pedagógico respecto del uso de la acera hacia los menores que circulen en bicicleta así como su efecto en el respeto efectivo de la velocidad máxima fijada por los menores a quienes acompañe, si bien por seguridad jurídica parece más adecuado establecer un límite de velocidad concreto, que además conforme a otras alegaciones se ha reducido a 5 kilómetros por hora, que sustituirlo por una expresión genérica como la de "acomodar su marcha a la de los peatones".

22.- Artículo 188.2 Regulación específica en la ordenación o en los giros. Se propone que la posibilidad contemplada respecto al giro a la derecha de los ciclistas con semáforo en rojo se circunscriba a los cruces semaforizados pero sin paso peatonal.

Se desestima; se entiende que las condiciones que impone la ordenanza (señalización y respeto a la prioridad del resto de usuarios de la vía) proporcionan garantía suficiente para el tránsito peatonal en condiciones de seguridad vial.

23.- Artículo 189.2 Transporte de personas, mercancías y mascotas. Se proponen dos requisitos que ya figuran recogidos en la norma sometida a información pública.

Se desestima por reiterativo con la regulación respecto a la que se presenta esta alegación.

24.- Artículos 193 c) Circulación. Se propone que los VMU del tipo A y B puedan circular también por las "sendas bici".

Se estima por considerarse que con tal medida se concilian los derechos e intereses de los usuarios de estas vías y se fomenta el uso de este tipo de vehículo.

25.- Artículo 196.1 Patines y patinetes sin motor.

Se propone incluir la mención expresa a "monopatines". El precepto recogería los supuestos de "patines, patinetes, monopatines y aparatos similares sin motor o aparatos similares sin propulsión motorizada".

Se estima, incluyendo la referencia expresa a monopatines.

Propone asimismo modificar la redacción referida al uso deportivo de monopatines y aparatos similares.

Se desestima, por motivos de seguridad vial y respeto a los derechos de peatones y residentes.

26.- Artículo 197. Restricciones de circulación

Se propone redactar un Anexo V indicando los límites máximos de emisiones y ruidos admitidos a los vehículos de gran tonelaje para poder circular dentro de la M-30 asignando, si fuera necesario un período transitorio de circulación.

Se desestima. La redacción sobre la que se ha presentado esta alegación versa sobre el término municipal, no sobre el área de la M-30, como argumenta el alegante. Por su propia naturaleza, los camiones de más de 18 toneladas de masa máxima autorizada no realizan recorridos con inicio y fin en el término municipal de Madrid, sino que realizan habitualmente transportes de medio o largo recorrido, de ámbito nacional o internacional. Establecer un régimen transitorio transcurrido el cual se pudiera impedir el acceso a todo el término municipal de Madrid, dificultaría el transporte logístico hacía la ciudad y generaría efectos supramunicipales no deseados.

27.- Artículo 216.2 Objeto. Se propone añadir un inciso según el cual las medidas de restricción del tráfico de vehículos destinados a la distribución urbana de mercancías tendrán en cuenta "en primer lugar la necesidad de garantizar la calidad del aire"

Se desestima. Las fuentes de las restricciones al tránsito de vehículos y a las tareas de carga y descarga están ya detalladas en la ordenanza, tanto cuando tienen un origen medioambiental (artículos 21 a 23) como en otros casos, o bien en otras normas municipales (por ejemplo, en materia de ruido). El epígrafe, por el contrario, se dedica a reflejar otros aspectos que, a sensu contrario, han de considerarse también por afectar a otros derechos reconocidos por la normativa vigente como el servicio postal universal o la distribución de bienes y servicios.

28.- Artículo 221.3 Reserva de carga y descarga.

El apartado sobre el que le formula esta alegación establece el criterio de situar la zona de estacionamiento permitido "en aceras que faciliten las operaciones de carga y descarga de una forma cómoda y segura". Se propone que tales zonas de estacionamiento se sitúen "siempre en calzadas, sin ocupar aceras"

Se desestima; la norma ya regula la ubicación de las reservas con carácter general en banda de estacionamiento, sin perjuicio de lo establecido para zonas peatonales como excepción.

29.- Artículo 235. Condiciones generales (rodajes). Además del informe técnico de afección a la movilidad, se propone que se emita otro de carácter ambiental que contenga al menos la previsión de consumo de combustible, el cálculo de emisiones, el uso de generadores de gasoil y su consumo, etc.

Se desestima por tratarse de una evaluación ajena, al menos en su conjunto, al ámbito material de la ordenanza, que se limita a la regulación de la circulación y el estacionamiento.

30.- Artículo 238 Disposiciones generales. Se propone el informe citado en la anterior alegación.

Se desestima por las mismas razones.

31.- Artículo 251. 3 b) y c) Supuestos de peligro o perturbación de la circulación o riesgo para personas y bienes o para el funcionamiento de algún servicio público.

La redacción actual considera que se origina daño o deterioro al patrimonio público si las bicicletas o los VMU están estacionadas "amarradas al mobiliario urbano, al arbolado o a cualquier otro bien de titularidad pública o a otros elementos instalados en la vía pública no habilitados para su estacionamiento, o

cuando se utilice un mecanismo de sujeción que pueda implicar deterioro al patrimonio público"

Con la propuesta se considera que se genera daño o deterioro si las bicicletas o VMU están amaradas al arbolado (por tanto, sin cambio) o cuando estando amarradas al mobiliario, cualquier otro bien público o instalados en la vía pública, "se utilice un mecanismo de sujeción que pueda implicar deterioro al patrimonio público". Por tanto, se está proponiendo facultar el amarre a cualquier elemento público del espacio público, excepto arbolado, siempre que el mecanismo de sujeción no deteriore al elemento público.

Se estima.

32.- Arts. 126,127 y 128 (plazas de uso rotacional de los aparcamientos municipales en gestión directa). Se propone su eliminación por exceso de regulación por excederse la Ordenanza de su objeto, que debería ser regular usos de espacios públicos.

Se desestima La regulación del aparcamiento rotacional es un elemento clave de la movilidad urbana y de la garantía de la calidad del aire; por tanto, en absoluto es ajena al objeto de la Ordenanza.

33.- Artículo 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136 (plazas municipales de aparcamiento rotacional en régimen disuasorio)

Se propone su eliminación por las mismas razones indicadas en la anterior alegación

Se desestima por las mismas razones.

34.- Artículos 137 y 138 (plazas de uso rotacional de los aparcamientos municipales en gestión indirecta). Se propone su eliminación por las mismas razones indicadas en las anteriores alegaciones

Se desestima por las mismas razones.

35.- Artículos 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149 y 150 (aparcamientos municipales para residentes).

Se propone su eliminación por las mismas razones indicadas en las anteriores alegaciones

Se desestima porque se entiende que la política municipal de aparcamientos coadyuva decididamente a la consecución de los objetivos de la Ordenanza en materia de movilidad y de calidad del aire.

36.- Artículos 208, 209 y 210 (arrendamiento de bicicleta pública municipal BiciMAD).

Se propone su eliminación por las mismas razones indicadas en las anteriores alegaciones.

Se desestima El sistema de alquiler de bicicleta es un mecanismo que favorece de manera decida alternativas sostenibles de movilidad, mejora la calidad del aire y reduce el tránsito rodado de otros vehículos

37.- Artículo 214. Vehículo compartido. Se propone su eliminación o, al menos, no desarrollar aspectos de gestión en la ordenanza.

Se desestima. Como en los supuestos anteriores, esta es una materia propia de una ordenanza que pretenda regular la movilidad del siglo XXI y que procure hacerlo de manera sostenible sustituyendo un número muy considerable de trayectos de vehículos privados por otros en vehículos no contaminantes, sin olvidar los estudios que indican la reducción en la propiedad de vehículos particulares entre las personas que utilizan estos servicios.

NUM. 36

D. [redacted]

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas a la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid durante su trámite de alegaciones

En fecha 6 de julio tiene entrada en el Registro General del Ayuntamiento de Alcorcón, el escrito por el que D. [redacted] formula alegaciones a la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid. Ese mismo día tiene entrada en el citado registro un escrito complementario.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio a 9 de julio

Las alegaciones presentadas son las siguientes:

1.- Artículo 1. Propone una simplificación de su redacción o en su composición, de modo que se haga más inteligible.

Se estima. Si bien resulta muy complicado simplificar la redacción sin comprometer seriamente el contenido del objeto de la Ordenanza, sí es posible hacerla más comprensible mediante la utilización de signos de puntuación. Así, se distinguirán dos grandes apartados en el artículo: el primero destinado a identificar los distintos usos de las vías y los espacios públicos que la Ordenanza pretende armonizar y un segundo en el que se contemplen los grandes bienes jurídicos que han de compatibilizarse con los usos citados en la primera parte. Para ello, el artículo se distribuirá en dos párrafos: el primero desde el inicio hasta "… uso cultural, deportivo, turístico y lúdico" y un segundo párrafo que se iniciará de este modo: "Asimismo, es objeto de la presente Ordenanza hacer compatibles los citados usos de manera equilibrada con la garantía de la seguridad…"

2.- Artículo 18 Propone sustituir la expresión "mediante el empleo de" por "en"

Se estima por simplificar la redacción.

3.- Artículo 20. Se propone corregir la omisión que entiende el alegante que se ha producido en el ap. 1, donde sólo se contemplan las "vías peatonales" y no las "zonas", como sí figura en el título del artículo.

Se estima por coherencia interna de la norma.

4.- Artículo 26 y 27. Se propone homogeneizar los términos de ambos artículos.

Se estima por coherencia interna. El artículo 26 in fine pasará a quedar redactado del siguiente modo: "…realización de trabajos, obras, actividades o la prestación de servicios" al igual que el artículo 27. 2. primer párrafo.

5.- Artículo 42.3. Se ha omitido la preposición "de" entre "suministro" y "bicicletas"

Se estima

6.- Artículo 52. Indica el alegante que en el ap. 3. c. segundo párrafo, la tabulación del texto debería ajustarse a los márgenes de la letra c., para no generar dudas sobre si hace referencia a todo el ap. 3 y no sólo a su letra c.

Se estima puesto que efectivamente hace referencia solo a la letra c.

7.- Artículo 64. En el ap. 1, se advierte que ha omitido un "se" antes de "produzcan".

Se estima.

8.- Artículo 111. Propone el alegante que el tiempo verbal del apartado 2 ("abonará") se ajuste al de los aparados 1 y 3.

Se estima: Por coherencia con el tiempo verbal, se sustituye por "abone".

9.- Artículo 152. Sugiere el alegante sustituir el término "penetrar" que figura en el segundo párrafo del ap. 2, por otro más afortunado.

Se estima: Se sustituirá por "…acceder a la calzada…"

10.- Artículo 155. Se pone de manifiesto que se ha producido una discordancia en la remisión normativa, puesto que ésta se hace al artículo anterior, cuando debería hacerse al artículo 153

Se estima. El artículo se iniciará del siguiente modo: "sin perjuicio de lo establecido en el artículo 153,…"

11.- Artículo 158. Propone el alegante que se concuerde el género en el ap. 1 5º) en su último inciso ("otro" y "señalados") con el resto del apartado "…cuantas medidas resulten necesarias"

Se estima, si bien referido al artículo 160. 1. 5º

12.- Artículo 165. En la segunda línea, propone que se sustituya "regular de superficie" por "regular en superficie"

Se estima.

13.- Artículo 169. Propone que se homogeneice la redacción del ap 4 con la del 1, de modo que se inicie el apartado de esta manera "A los efectos de esta Ordenanza, se considerará…."

Se estima puesto que no es objeto de esta Ordenanza regular el calendario escolar.

14.- Artículo 192. En el ap. 4 propone el alegante que se sustituya la expresión "habiendo consumido drogas tóxicas…" por "bajo los efectos de…".

Se estima puesto que lo realmente relevante para convertir una conducción en peligrosa es encontrarse bajo los efectos de sustancias tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas.

15.- Artículo 193. Se advierte que en el ap. B) se ha omitido la conjunción "a" antes de "20 kms/h"

Se estima.

16.- Artículo 207.6 Considera el alegante que hay un error tipográfico en "del" o una omisión tras "del": "…del quien…"

Se estima en cuanto al error tipográfico en "del", que se sustituirá por "de"

17.- Artículo 212. En opinión del alegante, la segunda parte del apartado 1. es reiterativa con el apartado 4.

Se estima y se procederá a eliminar la citada segunda parte del apartado 1.

18.- Artículo 241.2. Se propone que se sustituya la expresión "ciegas" por "invidentes"

Se estima.

19.- Artículo 265. La mención que se hace a la Ley Orgánica 15/1999 de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal ha quedado desfasada con la inaplicación de la misma tras la entrada en vigor el pasado 25 de mayo del Reglamento general de protección de datos (Reglamento UE 2016/ 679, del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de abril de 2016 relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE) Debería, por tanto, hacerse referencia al citado Reglamento europeo.

Se estima en parte. El complejo procedimiento de aprobación de una norma jurídica lleva implícito unos plazos que se alargan en el tiempo de tal manera que, como en el supuesto detectado por el alegante, se corre el riesgo de que la normativa vigente al inicio del procedimiento de elaboración devenga en obsoleta por la entrada en vigor de la legislación más actualizada.

Como la legislación nacional que trasponga la normativa europea en la materia se encuentra en fase de aprobación en las Cortes Generales, se hará mención no al Reglamento europeo citado por el alegante sino a "la normativa aplicable en materia de protección de datos", a fin de evitar desactualizaciones no deseadas.

20.- Anexo IV

Se ha deslizado una errata: se menciona el RD 1026/2014 en lugar del RD 1056/2014, tal y como figura correctamente en el artículo 66.3

Se estima.

NUM.37

DÑA [redacted]

En fecha 9 de julio tiene entrada en la oficina de registro del Área de Gobierno de Portavoz, Coordinación de la Junta de Gobierno y Relaciones con el Pleno, el escrito por el que Dña. [redacted] formula alegaciones a la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

Con carácter previo, considera a la Ordenanza como un acto de discriminación con los barrios que carecen de la posibilidad del uso de carriles bici y demás zonas que delimitan el uso de los VMU tipo B (monopatines eléctricos) Asimismo, estima desmesurada la prohibición del uso de estos vehículos por aceras, considerando más correcto que la prohibición fuera sólo puntual en lugares de mucha afluencia; incluso propone una discriminación horaria puesto que por la noche no cree que existiera riesgo en esos puntos concretos.

Se desestima. La Ordenanza de Movilidad Sostenible no pretende en ningún momento generar discriminaciones territoriales ni de ningún otro tipo. Se limita

a armonizar los distintos usos de las vías y espacios públicos para hacerlos compatibles de manera equilibrada con diversos bienes jurídicos superiores como la seguridad y salud de las personas, la seguridad vial, la fluidez del tráfico, la mejora de la calidad del aire o la protección del medio ambiente, entre otros.

La diversa configuración de los barrios no puede ser modificada de manera inmediata con la aprobación de ninguna Ordenanza municipal, como tampoco puede la diversa idiosincrasia de los barrios o distritos determinar de manera absoluta la regulación municipal sobre una materia imponiendo sus especificidades al conjunto de la ciudad.

Respecto a la prohibición de circular por las aceras, ha de recordarse que éstas prestan servicio básicamente al peatón, quien ha de gozar de prioridad por ser el usuario de la vía más vulnerable. Es precisamente la seguridad vial la que aconseja mantener esta regulación garantista. Permitir el uso de las aceras por este tipo de vehículos con carácter general excepto en lugares de gran afluencia no garantiza unos adecuados niveles de seguridad vial. Tampoco se garantiza con su uso en horario nocturno, que es cuando las condiciones de visibilidad son más deficientes y el riesgo aumenta exponencialmente.

Por último, afirma la alegante que existen distritos donde no se podrá usar el citado tipo de vehículo, puesto que no se puede arrastrar durante kilómetros por la ciudad en busca de un enlace entre carriles bici.

Al respecto se recuerda que la previsión de la Ordenanza no se circunscribe a carriles bici, sino que el art. 193 contempla para los vehículos tipo B la circulación por otros tipos de vía, tales como ciclocalles, pistas bici, calzadas de calles residenciales con velocidad señalizada limitada a 20 km/h., aceras bici, calzadas de calles integradas dentro de las llamadas zonas 30 o en los parques públicos por aquellos itinerarios en los que esté permitida la circulación de bicicletas.

NUM. 38

Dª. [redacted]

En fecha 9 de julio de 2018 tiene entrada en la oficina de Registro de Área de Gobierno de Portavoz, Coordinación Junta de Gobierno y Relaciones con el Pleno el escrito con número de referencia 2018/744348 por el que Dª. [redacted] formula alegaciones al Proyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible inicialmente aprobado mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

Presenta las siguientes alegaciones:

1.- Hace referencia a las dificultades que, con la regulación propuesta, tendría para utilizar como instrumento de movilidad sostenible un Vehículo de Movilidad Urbana (VMU) de tipo B, que según entiende queda relegado al uso lúdico por no preverse su utilización en ciclocarriles, aceras y calzadas, frente a la regulación de la bicicleta que permite usarla en cualquier tipo de vía.

Se desestima; entendemos que la seguridad vial de las personas que circulen empleando tales vehículos y la seguridad vial del resto de personas usuarias de vías y espacios públicos exige una regulación específica en función de las

características de cada vehículo, su masa máxima autorizada, su velocidad máxima, su anchura, su longitud, e incluso el tipo de uso al que se destine, en la que se contemple específicamente las vías por las que pueden circular, y sin perjuicio de que en el futuro pueda –y a nuestro juicio, deba- contemplarse en norma estatal de carácter reglamentario la regulación general de estos vehículos como ya lo está la de automóviles, motocicletas y ciclos. Dicho de otro modo, se entiende que una equiparación general de estos vehículos con bicicletas debería producirse, en su caso, en la normativa estatal y no en una norma reglamentaria de carácter local.

Por ello el Ayuntamiento de Madrid contempla en el Proyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible de 2018 la regulación específica de las vías por las que les está permitido circular a los VMU en función de las características técnicas de cada una de las categorías de estos vehículos conforme al Anexo I de la Instrucción 16/V-124 de la Dirección General de Tráfico, que se incorpora en forma de Anexo II a la Ordenanza, los espacios donde pueden estacionar (artículo 194), las condiciones generales de circulación (artículo 192), así como las particulares para su uso en el desarrollo de actividades económicas (artículo 195).

Con ello entendemos que se da viabilidad al uso de los VMU en la ciudad de Madrid de forma compatible con la seguridad vial, tanto de quienes utilicen estos vehículos como del resto de usuarios de vías y espacios públicos, superando así la situación actual de la vigente Ordenanza de Movilidad de 26 de septiembre de 2005 que no contempla siquiera la posibilidad de su circulación, y todo ello sin perjuicio de que la extensión inmediata prevista en el artículo 17 de las vías con velocidad máxima de 30 kilómetros por hora (que hará viable la circulación por las mismas de los de tipo "C") así como la progresiva extensión en el diseño urbano, durante el período de vigencia de la ordenanza, de

ciclocalles, calles residenciales, carriles bici protegidos y pistas bici, aceras bici, y zonas 30 de coexistencia, irá ampliando las posibilidades de uso de estos vehículos con seguridad vial y respeto a la movilidad peatonal.

Respecto al uso de las aceras, esta Administración ha recibido varios escritos de peatones que han visto, sienten y ven en riesgo su seguridad física por la proliferación y uso en aceras de vehículos de movilidad urbana, en los que reclaman la prohibición de su uso en aceras, como sucede con la bicicleta. Reproducimos literalmente a continuación uno de los últimos recibidos a estos efectos, con fecha 15 de junio de 2018:

"Por la acera del Paseo de la Castellana e imagino que cualquier calle de Madrid, pero aquí es donde más lo he sufrido, circulan monopatines eléctricos a gran velocidad entre los transeúntes y me parece peligroso. Está regulado su uso como el de las bicicletas? De no ser así, deberían regularlo. Gracias".

Por ello, en cumplimiento de la obligación de las Administraciones Públicas de velar por la seguridad vial de las distintas personas usuarias de las vías y espacios públicos, se desestima su alegación al considerar que la garantía de la seguridad de los peatones en las aceras no permite admitir el uso de éstas para la circulación de los VMUs.

2.- Se pone de manifiesto la diferencia en la regulación del uso del casco entre bicicletas y VMU. Se entiende la alegación referida al artículo 192.5.

Se estima; a falta de una regulación de ámbito nacional más específica en la materia, y tomando como referencia el régimen vigente en la misma para la bicicleta, se establecerá su obligatoriedad para VMUs de tipos A y B solo hasta los 16 años y la recomendación de su utilización en todo caso.

3.- Se propone revisar el precio del transporte público. La alegante afirma a este respecto que le "*sale más barato ir en coche al centro de la ciudad y pagar un parking que ir en transporte público*".

Se desestima; por una parte, se desconoce el trayecto, título y modo de transporte al que hace referencia la alegante para realizar la afirmación sobre el coste del uso del transporte público frente al vehículo particular, si bien se entiende que con carácter general la circunstancia es justamente opuesta; por otra, con carácter general la determinación de las tarifas para el transporte público regular de uso general en el municipio de Madrid corresponde al Consorcio Regional de Transportes de Madrid, por lo que no procede consideración sobre ese particular en la presente ordenanza.

NUM. 39

ASOCIACIÓN MUTUA MOTERA

En fecha 9 de julio de 2018 tiene entrada en la oficina del registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid, con nº de anotación 20180742789, el escrito por el que la mencionada Asociación formula alegaciones a la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio a 9 de julio de 2018.

Las alegaciones presentadas se refieren a los siguientes artículos:

1.- Artículo 17. Velocidad. Estima el alegante que la expresión "la velocidad máxima en las vías de un único carril por sentido queda fijada como máximo en 30 kilómetros por hora…" implica que también se aplicaría a vías con dos sentidos y un único carril en cada uno de los sentidos. Por ello propone que se elimine el inciso "…por sentido…", de modo que la limitación se refiera a las vías de único carril.

Se desestima, por motivos de seguridad vial y pacificación del tráfico. Precisamente el inciso "por sentido" tiene como finalidad que también se aplique a vías con dos sentidos y un único carril por sentido.

2.- Artículo 23. Criterios generales de acceso y funcionamiento. Propone la asociación alegante que se permita acceder y circular en el interior del Área y estacionar en superficie a "las motocicletas y ciclomotores clasificados en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico como C (etiqueta verde)". Al resto de motocicletas y ciclomotores se les aplicaría el régimen excepcional recogido en el apartado 3.

Se desestima puesto que las motocicletas y ciclomotores están ya incluidos entre los vehículos que "se podrán excepcionar" de las restricciones previstas *en función de la actividad a prestar en el Área, su clasificación en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico y su horario de funcionamiento* (artículo 23.3.6) del texto. Es por tanto en la norma que desarrolle esta posibilidad de excepción donde debe concretarse, en su caso, la misma, lo que parece adecuado dado la necesidad de que dicha norma de desarrollo se vaya adecuando en cada momento a la situación de calidad del aire en el ámbito del Área de Acceso Restringido correspondiente.

3.- Artículo 48 "Vehículos de dos ruedas y motocicletas y ciclomotores de tres ruedas" (estacionamiento). Con carácter general se propone la ampliación de los espacios aptos para el estacionamiento de motocicletas y ciclomotores, bien ampliando las zonas habilitadas a "andenes y paseos" de más de 3 metros de ancho, bien eliminando los condicionantes de que "no exista banda de estacionamiento" y "no exista señalización específica que lo prohíba", bien ampliando a este tipo de vehículos la posibilidad prevista para las bicicletas de estacionar "ancladas a vallas o elementos de mobiliario delimitadores de espacios" Asimismo, se propone que puedan utilizar la fuerza del motor no sólo para salvar el desnivel de la acera de cara a su estacionamiento sino también "en aquellos casos en que sea necesario debido al peso y/o volumen del

vehículo", aunque "a una velocidad máxima de 5 km/h, sin poner en riesgo la seguridad de los peatones".

Se desestima. El planteamiento principal se rechaza. Las aceras y espacios peatonales se configuran en la nueva norma como un espacio dedicado con absoluta preferencia a los peatones, considerando especialmente a quienes tienen necesidades específicas como las personas con movilidad reducida. La propuesta implicaría de facto igualar las aceras a las bandas de estacionamiento a efectos de estacionamiento de motocicletas puesto que se pretende que puedan hacerlo en las aceras aunque exista banda de estacionamiento, que es el espacio primordialmente destinado al estacionamiento de motocicletas y otros vehículos a motor y donde se pueden habilitar, como ya prevé la norma, reservas específicas en caso necesario.

No obstante lo anterior, y en respuesta a otra alegación formulada sobre este particular, para facilitar la adaptación a partir de la situación actual, en la que bicicletas, motos y ciclomotores pueden estacionar sobre la acera en determinadas condiciones con independencia de que exista o no banda de estacionamiento, se establecerá un régimen de despliegue progresivo por Distritos, con entrada en vigor inmediata en el de Centro y partiendo de la decisión progresiva de la Junta de Gobierno a medida que el análisis técnico sobre las posibilidades de estacionamiento para vehículos de dos ruedas, y en su caso el despliegue de las reservas de estacionamiento que se entiendan necesarias conforme al mismo, se haya completado para cada uno de ellos.

En cuanto al resto de los temas formulados, se considera especialmente inadecuado el planteamiento de facilitar la circulación a motor de motocicletas por la acera con independencia de la velocidad máxima que se permita, por

otra parte muy difícilmente controlable en esos espacios, por el riesgo que ello supondría para los peatones, siendo la seguridad vial uno de los elementos clave del nuevo texto.

Asimismo, la aceptación significaría que se anclarían a vallas o elementos de mobiliario, al igual que se contempla en estos momentos para las bicicletas en el proyecto de Ordenanza, con el riesgo que para el patrimonio público supone el anclaje de un vehículo de peso y dimensiones muy superiores a la bicicleta, en caso de caída.

4.- Artículo 65. Señalización de las reservas de estacionamiento. El alegante no considera conveniente que no se permita con carácter general la señalización horizontal en las reservas de estacionamiento. Estima que ciertas reservas tienen que estar señalizadas horizontalmente (por ejemplo, las de carga y descarga)

Se desestima. La norma no establece una prohibición genérica, sino que se remite a las excepciones previstas en la Ordenanza y en el resto de normativa aplicable.

5.- Artículo 76. Disposiciones técnicas. Se propone que se amplíe el horario de reserva de estacionamiento para motocicletas, desde las 20 horas previstas a las 21 horas, así como a los sábados de 7 a 15 horas, alegándose para ello la extensión de los horarios laborales y la consideración del sábado como laboral en multitud de supuestos.

Se desestima: el artículo 76.b adelanta ya hasta las 7:00 el horario regulado para estas reservas en la normativa actual, que comienza en la actualidad a las 8:00. Esta modificación se realizó, además, a solicitud de la propia asociación alegante en el contexto de las reuniones mantenidas con grupos de interés debidamente inscritos en el registro de *lobbies* municipal con anterioridad a la aprobación inicial del texto de la nueva Ordenanza de Movilidad Sostenible por la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid el pasado 31 de mayo de 2018.

Además, en cuanto a la extensión hasta las 22:00 horas desde las 20:00 actualmente prevista, no parece preciso dado que las motocicletas y ciclomotores que estén ya estacionadas pueden permanecer en la reserva con independencia de que se supere la hora correspondiente –a pesar de que haya dejado de ser exclusivo el espacio desde ese momento para motos y ciclomotores- e igualmente estacionar en la reserva o en otras zonas de la banda de estacionamiento disponible en la zona.

6.- Artículo 160: medidas de promoción y protección. Según el ap. 2. 1º el Ayuntamiento "establecerá calzadas o carriles-bus reservados para la exclusiva circulación y parada de los autobuses del TPCURUG quedando prohibido el tránsito por ellos de todo vehículo no expresamente autorizado en la señalización instalada". Se propone ampliar el uso: "así como para la circulación de motocicletas y ciclomotores, salvo que excepcionalmente y por razones motivadas de seguridad vial, deba ser restringido su uso en determinados tramos o calles".

Se estima parcialmente: La finalidad preferente de los carriles bus es la circulación de los autobuses del Transporte Colectivo Urbano Regular de Uso General, tal y como figura en el texto. No se entiende necesario, no obstante,

incorporar expresamente en este ámbito una autorización genérica para otros tipos de vehículos (como no existe la misma en la ordenanza actual), siendo suficiente con prever esa posibilidad (que se aplica con carácter general a taxis, motocicletas y ciclomotores) como ya lo hace el texto, previa señalización oportuna.

No obstante, se entiende que en la redacción actual del artículo 160.2.1º:

> *2. El Ayuntamiento de Madrid adoptará las siguientes medidas de promoción y protección física del TPCURUG:*
>
> *1º) Establecerá calzadas o carriles-bus reservados para la exclusiva circulación y parada de los autobuses del TPCURUG, quedando prohibido el tránsito por ellos de todo vehículo no expresamente autorizado en la señalización instalada.*

Existe una contradicción entre la palabra "exclusiva" y la posibilidad de autorizar otros vehículos (taxis, motocicletas y ciclomotores) mediante señalización, por lo que eliminará dicha palabra.

7.- Artículo 182. Líneas de detención adelantada. Se propone incorporar un nuevo párrafo permitiendo la circulación en "filtrado" entre vehículos para acceder a las líneas de detención adelantada.

Se desestima por corresponder su regulación a legislación de tráfico de carácter nacional.

NUM. 40

UNO ORGANIZACIÓN EMPRESARIAL DE LOGÍSTICA

En fecha 9 de julio de 2018 tiene entrada en el Registro del Área de Gobierno Portavoz, Junta de Gobierno y Relaciones con el Pleno Gerencia de la Ciudad, escrito por el que UNO ORGANIZACIÓN EMPRESARIAL DE LOGÍSTICA, formula alegaciones al proyecto inicial de Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

Presenta las siguientes alegaciones al articulado:

1ª) Al artículo 17. Solicitan se reconsidere la velocidad máxima a 30 km/hora que establece el artículo.

Se desestima: por una parte, el alegante no incorpora justificación a sus afirmaciones sobre el incremento de congestión o contaminación que entiende producirá la medida. Antes al contrario, se entiende que en condiciones de flujo libre la reducción de la velocidad aumenta la capacidad de la vía y por tanto genera menor congestión; por otra, se considera que en muchos servicios de logística urbana la mayor cantidad de tiempo se dedica no tanto a la circulación sino a las operaciones de carga y descarga, cuya mejora se aborda en la

ordenanza a través de varias medidas tales como el control automático del tiempo de ocupación de reservas de carga y descarga a través de sistemas electrónicos como aplicaciones móviles previsto en el artículo 222.3 que facilitará un aprovechamiento más eficiente de esos espacios, la consideración también de la ubicación de tales reservas en zonas residenciales (para mejorar la distribución domiciliaria asociada en particular al auge del comercio electrónico), la extensión de la posibilidad de utilizar vehículos de hasta 18 toneladas en el interior de la M30 con la única excepción del Distrito Centro (hasta el momento el límite son doce toneladas) y otras.

2ª) Se propone que la reserva total o parcial de vías públicas como peatonales se debe producir por causas objetivas o con garantías de información y recurso por parte de las personas y empresas afectadas (artículo 20.1).

Se estima. En general, se considera que la ordenanza de movilidad sostenible no es norma que deba recoger un procedimiento general sobre procesos de adopción de decisiones de los órganos municipales, sino que se somete a la normativa general del procedimiento administrativo y actuación de las Administraciones Públicas, así como a la normativa municipal aplicable en lo relativo a participación ciudadana en la toma de decisiones.

No obstante lo anterior, y sin perjuicio de la normativa sobre información pública y participación en materia urbanística, se modificará el artículo 20.1 para objetivar las razones asociadas a la posible reserva de vías urbanas como peatonales, tales como la seguridad vial (con especial consideración hacia los colectivos especialmente protegidos señalados en el artículo 10 de la ordenanza) y la intensidad de tránsito peatonal, la protección de la convivencia ciudadana y de los espacios públicos, la reducción del nivel sonoro y de

emisiones contaminantes, el fomento de los modos sostenibles de movilidad y la promoción económica de la zona.

3ª) En relación con las Áreas de Acceso Restringido (artículo 22.1), el alegante considera que un cambio de esta dimensión precisa de un replanteamiento de la movilidad en toda la ciudad y beneficia a unas zonas y partes de la ciudadanía para perjudicar a otras.

Se estima parcialmente: la alegación parece más bien referida a la medida número 1 prevista en el Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático, aprobado por la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid tras ser sometido igualmente a un período de información pública (naturalmente abierto a toda la ciudadanía y no solo a las personas residentes en la zona prevista inicialmente como "Área Central Cero Emisiones", ahora denominada "Madrid Central"), durante el que ya se presentaron y respondieron 244 alegaciones.

En todo caso, se modifica el Proyecto de Ordenanza para incluir una disposición que cree Madrid Central defina su ámbito geográfico y los criterios de acceso, sin perjuicio del necesario desarrollo de las cuestiones administrativas de su procedimiento cuyo detalle excede del contenido de una Ordenanza.

Por la misma razón se modifica el artículo 25 para la regulación concreta del Área de Acceso Restringido denominada "Colonia Marconi".

4ª) Al artículo 22.3. Solicita un proceso de información pública previo a la adopción del acuerdo de establecimiento de las AAR.

Se estima parcialmente: se considera que la ordenanza de movilidad sostenible no es la norma que deba recoger un procedimiento general sobre procesos de adopción de decisiones de los órganos municipales, sino que se somete a la normativa general del procedimiento administrativo y actuación de las Administraciones Públicas, así como a la normativa municipal aplicable en lo relativo a participación ciudadana en la toma de decisiones.

Es la propia ordenanza de movilidad sostenible la que fija la regulación de estas Áreas, y es precisamente el trámite del que este documento forma parte el que ilustra entre otros la posibilidad de participación en esta regulación. Si la referencia se realiza en relación con la medida número 1 prevista en el Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático ("Madrid Central"), aprobado por la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid, es preciso remarcar que ésta ha sido adoptada tras ser sometido dicho plan igualmente a un período de información pública, durante el que ya se presentaron y respondieron 244 alegaciones.

No obstante lo anterior, y como ya se expuesto en relación con la alegación anterior, se modifica el Proyecto de Ordenanza para incluir una disposición que cree Madrid Central defina su ámbito geográfico y los criterios de acceso, sin perjuicio del necesario desarrollo de las cuestiones administrativas de su procedimiento cuyo detalle excede del contenido de una Ordenanza.

Por la misma razón se modifica el artículo 25 para la regulación concreta del Área de Acceso Restringido denominada "Colonia Marconi".

5ª) Al artículo 23. Solicita que las empresas que prestan servicios o realicen suministros de mercancías a la zona puedan acceder a las AAR, con los debidos controles pero quedando recogidas en el apartado 1. Además solicita que se reflejen las excepciones de restricción y que el sistema permita el normal desarrollo de las actividades económicas.

Se desestima: por una parte, la "Disposición transitoria tercera. Requisitos ambientales para la circulación de vehículos utilizados para la distribución urbana y el transporte de mercancías" garantiza ya el acceso de estos vehículos a las áreas de acceso restringido en función de sus emisiones (recogiendo incluso la posibilidad de un mecanismo excepcional de autorización temporal para vehículos sin calificación ambiental o con distintivo ambiental "B" fuera de los límites temporales establecidos en tal disposición) y con un calendario que refleja los contenidos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático ("Madrid Central"), aprobado por la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid en septiembre de 2017 tras el correspondiente período de información pública;

Por otra, la regulación prevé que la utilización de vehículos ECO o CERO facilite ya el acceso incondicional (artículo 23.1.5).

Finalmente, el apartado 2 ya establece que se podrán exceptuar a "los vehículos de empresas y profesionales que presten servicios o entreguen o recojan suministros en el Área."

6º) Al artículo 35.5. Solicita que se exceptúe de las medidas extraordinarias de restricción del tráfico en episodios de alta contaminación a los vehículos DUM como "servicio público básico".

Se desestima: no corresponde a una norma local de carácter reglamentario como es la ordenanza de movilidad sostenible la definición jurídica de un concepto amparado en normas legales de rango superior. Serán las leyes que amparen los distintos servicios o actividades económicas y sociales las que incorporen en su caso el carácter de "servicio público", "de interés público", "servicio básico" o cualquier otro que pudiera establecerse, aplicándose entonces la ordenanza atendiendo a dicha regulación legal en lo no previsto expresamente en la referida ordenanza para una tipología específica de servicios. No parece tampoco adecuado enumerar tales servicios.

7º) Al artículo 78. Se solicita que se establezca una dotación mínima para las reservas de servicios de interés municipal.

Se desestima: La regulación que propone el proyecto de ordenanza mejora sustancialmente la escasa regulación de la ordenanza actualmente en vigor, incluyendo un incremento en la dotación de reservas antes no contempladas, como las ubicadas en zonas residenciales, destinadas en particular a atender las necesidades de distribución domiciliaria ocasionadas por el comercio electrónico, así como la posibilidad de realizar operaciones de carga y descarga en cualquier banda donde el estacionamiento esté permitido.

La colocación de las reservas se realiza en todo caso previo estudio de los técnicos municipales, pero no se considera adecuado establecer aspectos tan concretos en una ordenanza municipal sobre movilidad, que dependen en todo caso de las posibilidades materiales del espacio y de otros condicionantes como la atención a otras necesidades (por ejemplo, personas con movilidad reducida,

residentes, etc…), sin perjuicio de su posible consideración en la normativa urbanística.

8º) Al artículo 197. Solicita mantener el régimen actualmente en vigor en lo referido a los vehículos de más de 18 tn estando solo prohibidos en el término municipal de Madrid dentro de M-30, que los de hasta 18 tn no se restrinja a todo el Distrito Centro y a las AAR.

Se estima parcialmente: apreciado el error, se modificará la redacción del artículo 197 para reflejar que la prohibición de circulación de vehículos superiores a 18 toneladas afecta exclusivamente de manera permanente al Distrito Centro y Áreas de Prioridad Residencial, con un texto equivalente al siguiente:

Artículo 197. Restricciones de circulación

Queda prohibida la circulación de camiones de más de 18 toneladas de masa máxima autorizada, vayan o no cargados, los días laborables entre las 7:00 y las 22:00 horas y los días festivos en todas sus horas dentro del perímetro formado por la M-30, excluyendo ésta y sus enlaces. En los mismos días y horarios queda prohibida la circulación de camiones de más de 12 toneladas por el interior del Distrito Centro y de las Áreas de Acceso Restringido cuya normativa reguladora especifica así lo contemple.

Adicionalmente, para hacer plenamente efectivo este artículo en la redacción propuesta se suprimirá el artículo 200 "Permisos específicos".

Se hace constar que la nueva ordenanza, apreciando propuestas formuladas por el sector del transporte de mercancías durante la fase de contacto con grupos de interés debidamente inscritos en el registro de lobbies previa a la elaboración del texto actual, amplía la posibilidad geográfica de utilización de vehículos de entre 12 y 18 toneladas que en la ordenanza actual solo puede realizarse en el exterior de la M30.

En cuanto a la extensión de las posibilidades de acceso de vehículos de entre 12 y 18 toneladas al Distrito Centro o Áreas de Acceso Restringido previo estudio de firmes, se desestima por entender adecuada la redacción actual, dado precisamente la consideración técnica del estado de los mismos trasladada durante la elaboración del texto por el Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible.

9º) Al artículo 216. Solicita que el artículo no haga distinción en cuanto al tipo de envío postal.

Se desestima: El artículo 216 únicamente señala que se tendrán en cuenta la necesidad de garantizar el servicio postal universal, lo que no supone menoscabo del resto de servicios postales. En este sentido cabe recordar que la el servicio postal universal se encuentra regulado específicamente por la Ley 43/2010, de 30 de diciembre, del servicio postal universal, de los derechos de los usuarios y del mercado postal, por lo que se considera adecuada y proporcional la redacción dada al artículo.

10º) Al artículo 217.2. Considera adecuado que la definición de DUM no incluya turismos y solicita que para considerarse vehículo DUM en los casos de que se transporten mercancías a un tercero, se realice mediante un servicio de servicio público y bajo normativa de transporte. Además se indica que los distintivos de la DGT no reflejan la realidad de la flota profesional de los vehículos de distribución de mercancías.

Se desestima: el artículo ya indica que se considera vehículo DUM "siempre y cuando la persona física o jurídica titular o arrendataria del vehículo se encuentre en posesión de la correspondiente autorización de transporte o si estuviera exenta figure en situación de alta en el IAE".

Por otra parte, la alegación presentada no trata sobre la movilidad de la ciudad de Madrid, que es el objeto de esta Ordenanza, sino de una problemática derivada de la regulación en materia de transporte de mercancías. Por ello, no se considera adecuada la inclusión de esta alegación en esta Ordenanza, por no ser su objeto.

Finalmente, se entiende que la clasificación ambiental realizada por la Dirección General de Tráfico que proporciona seguridad jurídica, permite un marco que puede ser utilizado en entornos más amplios que el del Ayuntamiento de Madrid evitando la fragmentación territorial de la normativa ambiental, y es fácilmente identificable gracias a sus sistemas de etiquetado, sin perjuicio de que la ordenanza municipal, como norma reglamentaria, deba adaptarse posteriormente a cambios que se pudieran producir en el futuro en dicha regulación.

11º) Artículo 217.3. Solicitan que se precise cómo será la identificación de vehículos DUM, que dicho sistema sea electrónico y la inscripción tenga efecto inmediato.

Se estima en lo relativo al carácter electrónico del sistema e inmediato de la inscripción. Se menciona igualmente la aplicación a estos efectos de la normativa legal descrita en materia de solicitudes y documentación (artículo 4).

12º) Al artículo 219.2. Solicita que incluya la posibilidad de instalación de elementos medidores de ruido en el establecimiento área de carga y descarga que pueda permitir a los operadores constatar el nivel de ruido.

Se desestima: se trata de una previsión que procedería regular, en su caso, precisamente en la ordenanza o normativa aplicable en materia de ruido a la que hace referencia el propio apartado, y no en la de movilidad.

13º) Al artículo 219.6. Solicita que se determine alguna limitación al número de calles y limitación de la zona, ya que podría afectar a la mercancía refrigerada.

Se desestima: adelanta un riesgo cuya materialización es incierta ante actos administrativos que, en todo caso, estarán sometidos a la normativa legal vigente en materia de distribución urbana de mercancías y a lo dispuesto en el resto del articulado de esta ordenanza (en particular, la previsión de la necesidad de garantizar el servicio de reparto de mercancías y el servicio postal universal del artículo 216.2).

14º) Al artículo 221. Propone ampliar la presencia de zonas de carga y descarga y que se establezca una dotación mínima así como la posibilidad de realizar operaciones de carga y descarga en cualquier banda donde el estacionamiento esté permitido.

Se desestima: La colocación de las reservas se realiza en todo caso previo estudio de los técnicos municipales, pero no se considera adecuado establecer dotaciones mínimas en una ordenanza municipal sobre movilidad, que dependen en todo caso de las posibilidades materiales del espacio y de otros condicionantes como la atención a otras necesidades (por ejemplo, personas con movilidad reducida, residentes, etc…), sin perjuicio de su posible consideración en la normativa urbanística.

15º) Al artículo 222.2. Solicitan poder continuar utilizando los vehículos para poder realizar una sustitución lógica de la flota.

Se desestima: la regulación que propone el proyecto de ordenanza contempla, en particular en su artículo 6 y disposición transitoria tercera, una gradualidad aplicable a la necesaria renovación de las flotas, basada en la clasificación ambiental realizada por la Dirección General de Tráfico que proporciona seguridad jurídica, permite un marco que puede ser utilizado en entornos más amplios que el del Ayuntamiento de Madrid evitando la fragmentación territorial de la normativa ambiental, y es fácilmente identificable gracias a sus sistemas de etiquetado.

Los vehículos sin distintivo ambiental, que han podido ya ser utilizados durante años en zonas con graves problemas de calidad del aire como la que se refiere en la ordenanza, prolongan incluso ahora esa posibilidad durante más de tres años adicionales, y los de tipo B, en circunstancias similares, más de cinco años adicionales.

Además, debe tenerse en cuenta que uno de los principios que inspira el proyecto de ordenanza es precisamente el de la protección al medio ambiente y la salud de las personas, en un contexto en el que, según el informe de la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA), publicado el 11 de octubre de 2017, 31.520 personas fallecen anualmente en España como consecuencia de la baja calidad del aire, de los que 23.180 lo habrían hecho por partículas finas, 6.740 por dióxido de nitrógeno y 1.600 por ozono.

Se hace constar además que la regulación sobre la que se alega estaba ya prevista en el Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático, aprobado por la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid tras ser sometido igualmente a un período de información pública durante el que se presentaron y respondieron 244 alegaciones.

16º) Al artículo 222.3. Solicita que el sistema de validación no requiera prácticamente acciones mecánicas por parte de los usuarios.

Se desestima: La regulación de la forma de funcionamiento de los sistemas de control de la carga y descarga son aspectos de gestión cuyo ámbito adecuado de regulación no es la ordenanza propuesta.

17º) Al artículo 223. Solicita que se incluya en la ordenanza que el uso de las infraestructuras de último tramo será potestativo para las empresas.

Se desestima, por innecesaria; la redacción no recoge ninguna obligación específica para los operadores de servicios DUM, sino simplemente un compromiso de ofrecimiento por parte del Ayuntamiento.

18º) A los artículos 248, 249, 250 y 251: Solicitan que "se tenga en cuenta" cuando por la Policía Municipal se detecta un vehículo no apto para la DUM.

Se desestima; una medida como la inmovilización de un vehículo requiere de soporte en norma con rango legal, que no se identifica por el alegante, como ya existe para los transportes urbanos de personas en el artículo 16.bis de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid. Obviamente los funcionarios públicos están sujetos a la norma, por lo que al regular la ordenanza las infracciones posibles, cuando éstas sean detectadas por la Policía municipal, deberán proceder conforme al procedimiento legalmente previsto.

19º) Disposición Transitoria tercera. Solicita la modificación de las fechas y la inclusión de ayudas e incentivos fiscales.

Se desestima: la regulación que propone el proyecto de ordenanza contempla, en su artículo 6 y disposición transitoria tercera, una gradualidad aplicable a la necesaria renovación de las flotas, basada en la clasificación ambiental realizada por la Dirección General de Tráfico que proporciona seguridad jurídica, permite un marco que puede ser utilizado en entornos más amplios que el del Ayuntamiento de Madrid evitando la fragmentación territorial de la normativa ambiental, y es fácilmente identificable gracias a sus sistemas de etiquetado.

Los vehículos sin distintivo ambiental, que han podido ya ser utilizados durante años en una zona con graves problemas de calidad del aire como la que se refiere en la ordenanza, prolongan incluso ahora esa posibilidad durante más de tres años adicionales, y los de tipo B, en circunstancias similares, más de cinco años adicionales.

Además, debe tenerse en cuenta que uno de los principios que inspira el proyecto de ordenanza es precisamente el de la protección al medio ambiente y la salud de las personas, en un contexto en el que, según el informe de la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA), publicado el 11 de octubre de 2017, 31.520 personas fallecen anualmente en España como consecuencia de la baja calidad del aire, de los que 23.180 lo habrían hecho por partículas finas, 6.740 por dióxido de nitrógeno y 1.600 por ozono.

Se hace constar además que la regulación sobre la que se alega estaba ya prevista en el Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático, aprobado por la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid en septiembre de 2017 tras ser sometido igualmente a un período de información pública durante el que se presentaron y respondieron 244 alegaciones.

En cuanto al establecimiento de incentivos fiscales para la sustitución de vehículos, por una parte, como se ha indicado anteriormente, el plan de acción municipal en esta materia (que contiene medidas de la naturaleza de la propuesta) es el Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático, aprobado por la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid en septiembre de 2017 tras ser sometido igualmente a un período de información pública durante el que se presentaron y respondieron 244 alegaciones; por otra, se trata de una propuesta programática ajena al ámbito de regulación general de una norma reglamentaria como la ordenanza de movilidad sostenible.

NUM. 41

D. [redacted]

En fecha 9 de julio de 2018 tiene entrada en la oficina del registro del Área de gobierno de Portavoz, Junta de Gobierno y Relaciones con el Pleno el escrito por el que D. [redacted] formula alegaciones a la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio a 9 de julio de 2018.

Propone el alegante que en el artículo 184.4 se elimine el inciso según el cual la circulación de bicicletas por carriles bus queda "supeditada a que cuente con una sección mínima de 4,5 metros"

Se desestima. La dimensión de la sección se ha establecido con criterios técnicos, a fin de conciliar la circulación segura de dos vehículos, el autobús y la bicicleta, con el objetivo último y primordial de garantizar la seguridad vial de sus usuarios, especialmente de los más vulnerables, en este caso los ciclistas. Entendemos que las posibles molestias que para ellos pudiera acarrear la no utilización de los carriles bus de menores dimensiones, quedan compensadas con creces con el incremento de seguridad que genera el inciso que se pretende eliminar.

NUM. 42

FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI DE MADRID (FPT)

En fecha 9 de julio de 2018 tiene entrada en el registro auxiliar de la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid el documento posteriormente inscrito en el registro del Área de Gobierno Portavoz, Coordinación de la Junta de Gobierno y Relaciones con el Pleno del Ayuntamiento de Madrid con nº de anotación 2018/745223 por el que la FEDERACION PROFESIONAL DEL TAXI DE MADRID (FPT) formula alegaciones a la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio a 9 de julio de 2018.

Las alegaciones presentadas son las siguientes:

1.- Se propone que los dispositivos técnicos de control de acceso a las Áreas de Acceso Restringido (AAR) envíen los datos de las Autorizaciones VTC que discurran por dichas áreas a la Dirección General de Transporte Terrestre, para informar del cumplimiento del RD 1076/2017.

Se desestima: la alegación propuesta se basa en el seguimiento del cumplimiento de lo establecido en una Ley Estatal sobre Transportes, mientras que la Ordenanza de Movilidad Sostenible regula obligaciones y derechos en materia de movilidad, no de transporte.

Según se indica en el artículo 2 que transcribe el interesado, lo establecido en el Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre, es una información que están

obligados a proporcionar los titulares de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, no las Administraciones locales o autonómicas.

La administración local, en su caso, informaría a la Dirección General de Transporte Terrestre o al órgano competente en la materia de la Comunidad de Madrid, previa petición formal por su parte o inclusión de la obligación en texto legal, de todo aquello que en su caso solicite o exija de acuerdo a la normativa vigente en materia de transportes en cada momento, siendo ésta la forma de actuar entre las Administraciones Públicas.

2.- Se propone que se habilite la circulación por vías peatonales a los taxis en servicio con origen o destino en estas zonas o vías, que por motivos del servicio deban acceder a las mismas (artículo 20.2).

Se desestima: la definición de una zona peatonal y su sentido es precisamente el de evitar que por la citada zona circule cualquier tipo de vehículo no solo con el fin de garantizar la movilidad peatonal, sino también la seguridad vial de los peatones en estas zonas. No obstante, se permite el paso de aquellos vehículos que sean indispensables para prestar servicios o preservar los derechos fundamentales de los ciudadanos que por uno u otro motivo (ya sea de residencia, ocio, etc…) lo necesiten.

En todo caso, se hace constar que son de aplicación al taxi en su caso las excepciones descritas en los apartados d (traslado de enfermos), f (personas con movilidad reducida) y g (traslado a hoteles) con destino dentro de la zona.

3.- Se propone que en el artículo 23.3.5 (Criterios generales de acceso y funcionamiento de las Áreas de Acceso Restringido), que indica que se podrá excepcionar de las restricciones a "los vehículos de arrendamiento con conductor con servicio previamente contratado en la zona", se exija que sus empresas titulares tengan el domicilio en la Comunidad de Madrid y aporten las

matrículas de tales vehículos, para prevenir la prestación sistemática de servicios por empresas de otras Comunidades Autónomas.

Se desestima: La alegación presentada no trata sobre la movilidad de la ciudad de Madrid, que es el objeto de esta Ordenanza, sino de una problemática derivada de la regulación en materia de transporte de personas en vehículos de arrendamiento con conductor. Por ello, no se considera adecuada la inclusión de esta alegación en esta Ordenanza por no ser su objeto.

En todo caso, la administración local, en su caso, podría informar a la Dirección General de Transporte Terrestre o al órgano competente en la materia de la Comunidad de Madrid, previa petición formal por su parte o inclusión de la obligación en texto legal, de todo aquello que en su caso solicite o exija de acuerdo a la normativa vigente en materia de transportes en cada momento, y sin perjuicio de la colaboración con la función de apoyo a la inspección por parte de la Policía Municipal en el marco del convenio actualmente vigente entre Ayuntamiento de Madrid y Comunidad de Madrid.

4.- Se propone que en el artículo 25.2 (Criterios generales de acceso y funcionamiento de zonas de circulación o estacionamiento restringido), que indica que se podrá excepcionar de las restricciones a "los vehículos de arrendamiento con conductor con servicio previamente contratado en la zona", se limite esta posibilidad a las empresas VTC autorizaciones residenciadas en la Comunidad de Madrid, debiendo el resto solicitar una autorización puntual.

Se desestima: la alegación presentada no trata sobre la movilidad de la ciudad de Madrid, que es el objeto de esta Ordenanza, sino de una problemática derivada de la regulación en materia de transporte de personas en vehículos de alquiler con conductor y la regla de habitualidad a la que están obligados, que supone que, hasta un máximo de un 20% de sus servicios, puede transportar viajeros fuera de la Comunidad Autónoma que ha concedido la autorización. Por ello, solicitar una excepción para todos los servicios previamente contratado que se inicien o finalicen en la zona podría considerarse una imposición de

trabas para el desarrollo de una actividad legal y un posible perjuicio para los ciudadanos que deseen hacer uso de ese servicio.

La posibilidad de control y sanción en caso de incumplir la regla de habitualidad que constituye el trasfondo de la alegación, ya está contemplada en la reglamentación estatal de transportes, que, además contempla un régimen sancionador si se detecta un incumplimiento. En este marco, la administración local, en su caso, podría informar a la Dirección General de Transporte Terrestre o al órgano competente en la materia de la Comunidad de Madrid, previa petición formal por su parte o inclusión de la obligación en texto legal, de todo aquello que en su caso solicite o exija de acuerdo a la normativa vigente en materia de transportes en cada momento, y sin perjuicio de la colaboración con la función de apoyo a la inspección por parte de la Policía Municipal en el marco del convenio actualmente vigente entre Ayuntamiento de Madrid y Comunidad de Madrid.

5.- Respecto de la condición de que los vehículos de arrendamiento con conductor hayan de tener servicio contratado con origen o destino en la zona restringida, en su caso, que impone el artículo 35.5.o para que la Junta de Gobierno pueda excepcionar de la aplicación de las medidas de restricción del tráfico o de la prohibición de estacionamiento durante episodios de alta contaminación atmosférica, se propone que se limite esta posibilidad a las empresas VTC autorizaciones residenciadas en la Comunidad de Madrid, debiendo el resto solicitar una autorización puntual.

Se desestima: la alegación presentada no trata sobre la movilidad de la ciudad de Madrid, que es el objeto de esta Ordenanza, sino de una problemática derivada de la regulación en materia de transporte de personas en vehículos de alquiler con conductor y la regla de habitualidad a la que están obligados, que supone que, hasta un máximo de un 20% de sus servicios, puede transportar viajeros fuera de la Comunidad Autónoma que ha concedido la autorización. Por ello, solicitar una excepción para todos los servicios previamente contratado

que se inicien o finalicen en la zona podría considerarse una imposición de trabas para el desarrollo de una actividad legal y un posible perjuicio para los ciudadanos que deseen hacer uso de ese servicio.

La posibilidad de control y sanción en caso de incumplir la regla de habitualidad que constituye el trasfondo de la alegación, ya está contemplada en la reglamentación estatal de transportes, que, además contempla un régimen sancionador si se detecta un incumplimiento. En este marco, la administración local, en su caso, podría informar a la Dirección General de Transporte Terrestre o al órgano competente en la materia de la Comunidad de Madrid, previa petición formal por su parte o inclusión de la obligación en texto legal, de todo aquello que en su caso solicite o exija de acuerdo a la normativa vigente en materia de transportes en cada momento, y sin perjuicio de la colaboración con la función de apoyo a la inspección por parte de la Policía Municipal en el marco del convenio actualmente vigente entre Ayuntamiento de Madrid y Comunidad de Madrid.

6.- Se propone que se excluya de la obligación de apagar el motor durante el estacionamiento recogida en el artículo 46.2 también a los vehículos "ECO" y eximir transitoriamente al resto de autotaxis hasta el 1 de enero de 2027. Fecha en la que los vehículos auto taxi no podrán circular si no disponen de dichos distintivos.

Se desestima: Este artículo establece la posibilidad de que durante el periodo comprendido entre el 1 de mayo y el 30 de septiembre (en que los problemas de calidad del aire por motivos relacionados directamente con el transporte son menores, especialmente en lo relativo a óxidos de nitrógeno) sea posible que los vehículos de transporte público estacionados que no cuenten con la etiqueta ambiental CERO, puedan permanecer con el motor encendido.

El interesado propone que se redacte una disposición transitoria en la que se incluyan rangos de temperatura y además se permite que los vehículos de

transporte público con etiqueta ECO queden también eximidos hasta el 1 de enero de 2027.

Se entiende que la inclusión de la temperatura que solicita el interesado está relacionada con la posibilidad de conectar la calefacción del vehículo mientras se espera y durante los meses más fríos, ya que no parece existir otro inconveniente para que el motor permanezca parado mientras está estacionado.

Esta Ordenanza, como su nombre indica, pretende avanzar hacia una movilidad más sostenible al tiempo que se preserva la calidad ambiental de la ciudad. Los vehículos con etiqueta ECO, aun siendo menos contaminantes, emiten partículas y óxidos de nitrógeno que deben evitarse especialmente en periodos en los que por diversos motivos, la contaminación es mayor. Esta circunstancia es especialmente apremiante en aquellas bolsas de taxis o paradas en las que se acumula una gran cantidad de vehículos. Acceder por tanto a esta solicitud supondría incrementar las emisiones en estos periodos especialmente sensibles que afectan a la salud pública. En cuanto a los vehículos diésel, el argumento no hace más que reforzarse como consecuencia de emisiones aún mayores (y mayores niveles de ruido exterior).

Finalmente, se recuerda que la Ordenanza de Movilidad actual ya regula una norma similar en su artículo 60.2.d, por lo que la estimación de la alegación formulada supondría un régimen más laxo en materia de emisiones y ruido que el vigente en estos momentos.

7.- Respecto de la condición de que los vehículos de arrendamiento con conductor hayan de tener servicio contratado con origen o destino en la zona restringida, en su caso, que impone el artículo 51.4 para beneficiarse de exclusión a la limitación de estacionamiento en el SER, se propone que se limite esta posibilidad a las empresas VTC con autorizaciones residenciadas en la Comunidad de Madrid, debiendo el resto solicitar una autorización puntual.

Se desestima: la alegación presentada no trata sobre la movilidad de la ciudad de Madrid, que es el objeto de esta Ordenanza, sino sobre la problemática derivada de la regulación en materia de transporte de personas en vehículos de alquiler con conductor y la regla de habitualidad a la que están obligados, que supone que, hasta un máximo de un 20% de sus servicios, puede transportar viajeros fuera de la Comunidad Autónoma que ha concedido la autorización. Por ello, solicitar una excepción específica a estos efectos para la limitación del estacionamiento podría considerarse una imposición de trabas para el desarrollo de una actividad legal y un posible perjuicio para los ciudadanos que deseen hacer uso de ese servicio.

La posibilidad de control y sanción en caso de incumplir la regla de habitualidad que constituye el trasfondo de la alegación ya está contemplada en la reglamentación estatal de transportes, que además regula un régimen sancionador si se detecta un incumplimiento. En este marco, la administración local, en su caso, podría informar a la Dirección General de Transporte Terrestre o al órgano competente en la materia de la Comunidad de Madrid, previa petición formal por su parte o inclusión de la obligación en texto legal, de todo aquello que en su caso solicite o exija de acuerdo a la normativa vigente en materia de transportes en cada momento, y sin perjuicio de la colaboración con la función de apoyo a la inspección por parte de la Policía Municipal en el marco del convenio actualmente vigente entre Ayuntamiento de Madrid y Comunidad de Madrid.

8.- En relación con los artículos 81, y en especial con el 82, usos de los espacios de recarga eléctrica, propone que se permita la reserva de dicho espacio por parte de los vehículos auto-taxi en determinados tramos horarios previa petición de sus conductores.

Se estima. La redacción del artículo podría ser similar a:

> *Estas reservas solo podrán utilizarse por vehículos eléctricos (incluidos de rango extendido) e híbridos enchufables. El estacionamiento en estas*

reservas estará vinculado exclusivamente a la recarga eléctrica activa en un punto de recarga instalado en la vía pública. Dicha recarga estará limitada al tiempo máximo que determine la señalización vertical, que podrá igualmente especificar un determinado horario, ya sea fijo o bajo petición previa, de uso exclusivo para vehículos de servicio público.

9.- En relación con el Capítulo II "Aparcamientos municipales de uso rotacional", se propone que sea gratuito el acceso de los vehículos auto-taxi con distintivo CERO a los parking de titularidad municipal en los que existan puntos de recarga eléctrica, abonando tales vehículos exclusivamente el coste de la recarga.

Se desestima: el régimen fijado en la ordenanza no sería de aplicación a los aparcamientos municipales en régimen de concesión con contratos vigentes en la actualidad, según señaló la Asesoría Jurídica municipal en su informe preceptivo al proyecto de ordenanza. En cuanto a los aparcamientos municipales en régimen de gestión directa (operados en la actualidad por la Empresas Municipal de Transportes), el texto contiene ya en su artículo 126 los criterios tarifarios que incluyen la consideración específica de la tecnología de emisiones de los vehículos, sin que pueda predefinirse por motivos de sostenibilidad la gratuidad para una tipología que supondría en la práctica una subvención que debe articularse, de acuerdo con la normativa vigente, a través de sus instrumentos propios.

NUM. 43

COOLTRA, MOTOSHARING, S.L.U.

En fecha 9 de julio de 2018 tiene entrada en el Registro del Área de Gobierno de Portavoz, el escrito por el que la sociedad COOLTRA MOTOSHARING, S.L.U. formula alegaciones al proyecto inicial de Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

Presenta las siguientes alegaciones:

1ª) Instalación de puntos de recarga eléctrica de vehículos eléctricos para facilitar su actividad de carga de baterías para facilitar el no tener que regresar a sus instalaciones.

Se desestima: La solicitud plantea más una política pública que un cambio normativo.

No obstante se entiende atendida con las medidas destinadas a facilitar la recarga de vehículos eléctricos y de sus baterías que el Proyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible recoge en los artículos 60.a).9. y 81 a 84 relativos a las

reservas para recarga eléctrica en vía pública, así como 118 y 123 relativos a los aparcamientos municipales de uso rotacional. Además, el artículo 139 regula la posibilidad de instalar puntos de recarga en los aparcamientos municipales de residentes).

Asimismo el Proyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible regula en sus artículos 127.2 (aparcamientos rotacionales en gestión directa), 135.4 (aparcamientos rotacionales en régimen disuasorio), 138.2.b) (aparcamientos municipales en gestión indirecta que voluntariamente decidan acogerse al régimen previsto en la Ordenanza) y 149.1 (aparcamientos de residentes en régimen de abono de media y larga duración) los "abonos de movilidad sostenible" destinados a facilitar el estacionamiento las 24 horas del día con reserva de plaza a empresas destinadas al arrendamiento tradicional y a corto plazo por horas (sharing) para vehículos que dispongan de las etiquetas ambientales "CERO" y ECO" emitidas por la Dirección General de Tráfico. En estos aparcamientos las empresas de vehículos compartidos, incluidas las *carsharing* y *motosharing*, podrán instalar puntos de recarga para facilitar sus actividades.

2ª) Se propone que se regule el acceso de los vehículos de los servicios técnicos de las compañías de *motosharing* a las áreas de acceso restringido.

Se desestima la solicitud de acceso preferente en función de su actividad específica. No obstante, la Ordenanza recoge dos formas de acceso a las áreas de acceso restringido que garantizan que los servicios técnicos de su compañía puedan acceder a estas áreas para el desarrollo de su actividad:

a) En primer lugar podrán hacerlo en función del cumplimiento de los requisitos ambientales: conforme a lo previsto en el artículo 23.1.5 podrán acceder si emplean vehículos ECO y CERO.

b) Asimismo, la Junta de Gobierno determinará para cada área de acceso restringido, al amparo de lo previsto en el artículo 23.3.1 las condiciones exigidas para el acceso de los vehículos de empresas y profesionales que presten servicios o entreguen o recojan suministros en el Área

3ª) Estacionamiento en la zona SER con un horario ampliado de los vehículos de los servicios técnicos de *motosharing*:

Se desestima: El tiempo máximo de estacionamiento contemplado en la zona SER se considera adecuado para el desarrollo de las actividades económicas. Asimismo tiene la posibilidad de estacionar en cualquiera de los aparcamientos rotacionales municipales y privados.

4ª) Creación de zonas de estacionamiento exclusivo de *motosharing*.

Se desestima: por los motivos expuestos en la respuesta a la alegación 1ª). Dada la limitación del espacio público, el Ayuntamiento de Madrid no contempla la creación de reservas exclusivas para vehículos compartidos o de arrendamiento de corta duración por minutos, teniendo en cuenta además las facilidades otorgadas con carácter general para el estacionamiento de motocicletas (notablemente ampliadas si estas gozan además de la etiqueta

ambiental CERO) y la operativa de funcionamiento general en estos servicios que permite su geolocalización a través de aplicaciones móviles, sin perjuicio de la posibilidad de crear nuevos tipos de reserva al amparo de lo previsto en el artículo 61.7 del Proyecto de Ordenanza.

5ª) Fomento del uso de los vehículos de *motosharing* en los supuestos de alta contaminación ambiental:

Se desestima: por carecer de carácter normativo y referirse a políticas públicas que el Ayuntamiento de Madrid podría, en su caso, adoptar sin necesidad de su inclusión en la Ordenanza.

6ª) El fomento de los servicios de *motosharing* y de mensajería *"lastmille" por* el Ayuntamiento de Madrid y su personal mediante la firma de un convenio.

Se desestima: por carecer de carácter normativo y referirse a políticas públicas.

7ª) Respecto a la solicitud de que la Policía Municipal y los empleados de los depósitos municipales de vehículos retirados informen a las empresas de *motosharing* antes de retirar y llevar a depósito los vehículos de las empresas de *motosharing*.

Se desestima porque la normativa sancionadora en materia de tráfico no ampararía lo que podría considerarse como un trato de favor. La Administración

aplica la legislación vigente con imparcialidad e igualdad de todas las personas físicas y jurídicas.

8ª) Colaboración de la Policía municipal en los controles de alcoholemia mediante el aviso a la compañía para evitar que el vehículo sea llevado a depósito:

Se desestima porque la normativa sancionadora en materia de tráfico no ampararía lo que podría considerarse como un trato de favor. La Administración aplica la legislación vigente con imparcialidad e igualdad de todas las personas físicas y jurídicas.

9ª) Colaboración de la Policía municipal para evitar el robo de cascos.

Se desestima: Sin perjuicio de las competencias en materia de seguridad de la Policía Nacional y Municipal, la cuestión planteada no puede ser objeto de una norma de carácter general como la Ordenanza de Movilidad Sostenible, sino de una actuación o plan de acción municipal para cuya discusión estamos a su disposición.

10ª) Implantación gradual de las medidas para facilitar un desarrollo territorialmente equilibrado de los servicios de *motosharing* y la fijación de unos estándares mínimos de densidad de motos por metro cuadrado y de una distancia máxima de 8 kilómetros a un centro de operaciones del operador, solicitando que se le informe con una antelación suficiente y que el Ayuntamiento colabore para establecer nuevos *"centros operacionales".*

Se desestima: nuevamente parece más bien una propuesta de plan de acción (programática) que normativa. Por otra parte, no parece ser un criterio de interés público. La finalidad de la regulación propuesta en el Proyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible es facilitar el acceso a todas las personas residentes en la ciudad de servicios de movilidad medioambientalmente sostenibles.

11ª) En relación a la solicitud de información previa por el Ayuntamiento de Madrid de la implantación gradual de las medidas para facilitar un desarrollo territorialmente equilibrado:

Se desestima por no referirse al contenido propio de una Ordenanza municipal. Sin perjuicio de ello, cualquier medida de este tipo será publicada oficialmente en virtud de la normativa vigente.

12ª) En relación a la solicitud de que el Ayuntamiento tenga que colaborar en la implantación de *"nuevos centros operacionales"*:

Se desestima por no ser competencia municipal ni una norma propia de una Ordenanza. Nuevamente parece más bien una propuesta de plan de acción (programática) que normativa.

NUM. 44

FEVA y ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE CLÁSICOS Y DEPORTIVOS

En fecha 6 de julio de 2018 tiene entrada en el Registro del A. Gobierno Portavoz, Junta de Gobierno y Relaciones con el Pleno, escrito por el que D. [redacted], como [redacted] de la Federación Española de Vehículos Antiguos (FEVA) y de la ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE CLÁSICOS Y DEPORTIVOS formula alegaciones al proyecto inicial de Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

Presenta las siguientes alegaciones:

1º) No tiene carácter de alegación concreta, pero aduce la *"realidad del nulo impacto medioambiental del vehículo clásico en Madrid"*.

Se desestima: El proyecto de ordenanza se basa en la catalogación del grado de contaminación de los vehículos que realiza la Dirección General de Tráfico, que es la que determina los niveles de contaminantes que corresponden a cada etiquetado, constituyendo por lo tanto un sistema objetivo de valoración.

2º) Hace alusión en su escrito a "La falta de consulta popular sobre el interés que afecta a la compareciente. Discriminación negativa"

En este sentido, no solo se ha dado estricto cumplimiento a lo previsto en el artículo 9.2 de la Constitución, el artículo 7 de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, los artículos 129.5 y 133 de la LPAC y la Ordenanza de Transparencia del Ayuntamiento de Madrid aprobada mediante Acuerdo Plenario de 27 de julio de 2016 (BOCM y BOAM de 17 de agosto), sino que se ha ido incluso más allá de las obligaciones legales buscando en todo momento la información y participación de la ciudadanía y los sectores afectados para asegurar el mayor acierto de su contenido.

En este sentido el texto ha sido sometido a un nuevo trámite de participación ciudadana a través del portal web municipal entre los días 9 y 23 de febrero de 2018, fomentando el debate en torno a 18 líneas maestras sobre la base de la siguiente información adicional: https://decide.madrid.es/system/documents/attachments/000/000/259/original/716ca31c49ed6b78dcf61ed8eb65b5a535a5459d.pdf

Pero además, si bien ya se había cumplido con creces con los requisitos legalmente previstos para asegurar la participación ciudadana**,** dada la trascendencia que para los distintos tipos de actividades económicas y de transporte supone la regulación de la movilidad urbana sostenible, sin perjuicio de haberse realizado la consulta pública previa y un trámite de audiencia al amparo de lo previsto en el apartado 2 del artículo 133 de la LPAC mediante 17 reuniones celebradas entre el 16 de marzo y el 5 de mayo de 2017 se ha considerado oportuno, al objeto de lograr la mayor y mejor participación ciudadana, mantener siete reuniones adicionales con asociaciones de ciudadanos y grupos de interés condicionada a que éstos estuvieran inscrito en el Registro de Asociaciones o en el Registro de Lobbies, en cumplimiento del artículo 34, 38 y 39 de la Ordenanza de Transparencia de la Ciudad de Madrid aprobada mediante Acuerdo Plenario de 27 de julio de 2016 y la normativa de desarrollo del Registro de Lobbies aprobada mediante Acuerdo Plenario de 28 de junio de 2017 y Acuerdo de Junta de Gobierno de 20 de diciembre de 2017. Las convocatorias de estas reuniones fueron además publicadas en el espacio web www.madrid.es/ordenanzamovilidad, específicamente creado por el Ayuntamiento de Madrid para fomentar la transparencia y participación en la elaboración de la norma.

3ª) Al artículo 6. Propone que se declare la exención de la prohibición de acceso a la que se refiere el artículo, aunque no dispongan de distintivo ambiental, o en tanto en cuanto, la administración no provea dicho distintivo con carácter obligatorio a los vehículos matriculados antes del 1 de enero del año 2000, incluso aunque no fueren residentes en la ciudad de Madrid.

Se desestima: Uno de los principios que inspira el proyecto de ordenanza es precisamente el de la protección al medio ambiente; en este sentido, el artículo 6 se refiere al distintivo ambiental de la DGT. La alegación que presenta el interesado se refiere a una exención general que no solo abarcaría a un tipo de vehículos, los históricos regulados por el Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, sino a todos los vehículos matriculados antes del 1 de enero del año 2000, incluso aunque no fueran utilizados por residentes en la ciudad de Madrid, que son con carácter general precisamente los más contaminantes, por lo que se trata de una pretensión que es incompatible con los objetivos perseguidos por el proyecto de ordenanza.

4ª) Al artículo 6. Propone que cualquier vehículo matriculado antes del 1 de enero de 2000 esté exento de la prohibición del artículo 6 aunque no disponga de distintivo ambiental y que excepcionalmente puedan acceder para dirigirse a un establecimiento autorizado para su mantenimiento o restauración.

Se estima parcialmente: Reiterando los criterios mantenidos en la contestación a la alegación anterior, se considera adecuado excepcionar de la prohibición general establecida en el artículo 6.2 (y cuya entrada en vigor detalla la disposición transitoria primera) a los vehículos que tengan la consideración de históricos reconocida conforme a la normativa nacional que les sea de aplicación.

En todo caso, es preciso destacar que esta habilitación general se interpreta sin perjuicio de las limitaciones específicas establecidas en otros artículos de la ordenanza como el 21 a 25 (Áreas de Acceso Restringido y otras ordenaciones

permanentes) o el 35 (restricciones asociadas a episodios de contaminación atmosférica).

Por lo tanto la redacción del artículo 6 podría quedar con una redacción equivalente a la siguiente:

> *"2. Al objeto de proteger la salud de las personas y la calidad del aire, no podrán circular por ninguna vía pública de titularidad municipal los vehículos que conforme a la normativa estatal carezcan del distintivo ambiental, en los términos previstos en la disposición transitoria primera, salvo aquellos que tengan reconocida la consideración de históricos conforme a la normativa nacional que les sea de aplicación."*

NUM. 45

D. [redacted], en representación de CCOO

En fecha 6 de julio de 2018 tiene entrada en la oficina del registro general del Ministerio de Sanidad, consumo y Bienestar Social, escrito por el que D. [redacted] formula alegaciones a la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio a 9 de julio de 2018.

1.- La primera alegación versa sobre el artículo 6 de la Ordenanza (realmente es el artículo 16) destinado a regular los sistemas específicos de control. Recuerda el alegante que los controladores SER no son agentes de la autoridad por lo que sus denuncias no gozan de las presunciones legales que la norma otorga a éstos y que en ningún caso se trata de personal funcionario al servicio de una Administración Pública.

Se estima en el sentido de que la Ordenanza se ajusta nítidamente al esquema formulado por el alegante, circunstancia por la cual no es necesario realizar ninguna modificación en la misma.

2.- La segunda y última de sus alegaciones se centra en la regulación que contempla el artículo 266 en lo atinente a la identificación del controlador y las exigencias que a su juicio se derivarían sobre esta materia por la diversa legislación destinada a la protección de la salud de los trabajadores.

El apartado 2.a) prevé que en la denuncia conste necesariamente "nombre y domicilio, que podrán ser sustituidos por su número de identificación en la denuncia de las infracciones a la normativa municipal de estacionamiento que observen en el desempeño de su tarea".

Se propone que se sustituya tal fórmula por la siguiente: "Su número de identificación en la denuncia de las infracciones…". Se alega al respecto que el artículo 87 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 dispone que en las denuncias figurarán "el nombre, apellidos y domicilio del denunciante o, si es un agente de la autoridad, su número de identificación profesional". Sin embargo, recuerda el alegante que las denuncias de los controladores no son denuncias voluntarias, como las formuladas por cualquier ciudadano, sino obligatorias puesto que están obligados por su relación laboral y por la relación de la empresa concesionaria con el titular del servicio, a efectuar todas las denuncias de las que sean conocedores.

Por otra parte, se argumenta en la alegación que la indicación de identidad y domicilio exigido a un particular denunciante es una garantía para el denunciado pero en el caso del controlador no se alcanza a discernir qué garantía para el denunciado constituye la identificación de identidad y domicilio.

A continuación, acude el alegante en refuerzo de su tesis a la legislación en materia de prevención de riesgos laborales y en la obligación que ésta impone a la empresa en la prevención de riesgos laborales de sus empleados. Estima que la obligación de protección a los trabajadores de los riesgos que conlleva su relación laboral es un bien superior que debe protegerse de manera prevalente respecto al derecho del ciudadano a conocer a su denunciante. En todo caso, considera que si fuera necesario para la defensa jurídica del denunciado, la citada obligación de facilitar los datos personales vendría dada por una autoridad judicial.

Por último, el alegante trae a colación la regulación del artículo 53 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en cuanto a los derechos de los interesados en el procedimiento administrativo, entre los que se cita el relativo "a identificar a las autoridades y al personal al servicio de las Administraciones públicas bajo cuya responsabilidad se tramiten los procedimientos" así como en el caso de procedimientos sancionadores, a ser notificados "de la identidad del instructor, de la autoridad competente para imponer la sanción y de la norma que atribuya tal competencia". Concluye el alegante que no gozando de la condición de autoridad ni de personal al servicio de las Administraciones Públicas, la obligación que contempla el citado precepto no es extensible a los controladores pero sí a los agentes de Policía Municipal, a los que, en cambio, se les protege con la posibilidad de identificarse exclusivamente con su número de identificación policial.

Se desestima. Como ha puesto de manifiesto el alegante, en la materia que nos ocupa existe legislación cuya regulación pudiera considerarse contradictoria. Por una parte, la legislación de trafico parece concluyente respecto a la necesidad de fijar la identidad y el domicilio de denunciante y por otra, la legislación en materia de protección de la seguridad y salud laboral parece abonar la tesis de no proceder a tal identificación a fin de evitar riesgos, del mismo modo que la legislación común en materia de procedimiento administrativo sólo exige la identificación de autoridades y personal al servicio de las Administraciones.

Analizando con más detenimiento la legislación en materia de tráfico, que es la que podría abonar la tesis de la obligatoriedad de la identificación, conviene efectuar una interpretación teleológica ("atendiendo fundamentalmente al espíritu y finalidad", según el art. 3.1 del Código civil) y analizar el motivo por el cual el denunciante privado debe señalar identidad y domicilio. En ambos casos, su origen está en evitar denuncias anónimas y en garantizar la virtualidad de la denuncia. Al no gozar de presunción de veracidad, se requiere en vía administrativa y en sede judicial tomar declaración al denunciante y dirigir las comunicaciones pertinentes a un domicilio conocido. Si no se identificara, no se podría tomar declaración al testigo directo de la infracción y si no constara el domicilio, no se podría proceder a notificarle de manera eficaz. Son, por tanto, requisitos ineludibles para que el agente de la autoridad o la autoridad judicial puedan identificar al denunciante y localizarle a efectos de tomarle declaración sobre los hechos denunciados. En ausencia de cualquiera de ambos elementos, la denuncia, en definitiva, devendría en inviable.

Ninguna de estas exigencias son predicables de un agente de la autoridad: su identidad puede ser conocida por otros medios (número de identificación policial, p. ej.) y su domicilio es innecesario puesto que las notificaciones se efectuarán en la sede oficial donde preste servicio.

Por analogía, el caso de los controladores guarda cierta similitud con el de los agentes de la autoridad, puesto que su identidad puede ser conocida con su número de identificación profesional y su domicilio puede ser sustituido por el de la sede social de la empresa para la que prestan servicio.

Por otra parte, la regulación alegada en materia de salud y seguridad laboral y en materia de procedimiento común, abonaría la tesis del alegante.

No obstante lo anterior, por motivos de seguridad jurídica en el sistema sancionador, y dado que la ordenanza tiene carácter de norma reglamentaria basada en la competencia municipal sobre tráfico y movilidad, se entiende en todo caso prevalente la normativa sobre tráfico en sus términos literales por lo que se desestima la alegación.

NUM. 46

TOYOTA ESPAÑA, SLU

En fecha 9 de julio de 2018 tiene entrada en la oficina del registro del Área de gobierno de Portavoz, Junta de Gobierno y Relaciones con el Pleno el escrito por el que TOYOTA ESPAÑA, SLU formula alegaciones a la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio a 9 de julio de 2018.

1.- Se formulan dos tipos de alegaciones, unas de tipo genérico aplicables al conjunto de la Ordenanza y otras de carácter específico a artículos concretos de la misma.

Respecto a las primeras, una de ellas propone que se sustituyan las referencias tecnológicas del automóvil por la referencia al etiquetado/distintivo de la Dirección General de Tráfico y que, del mismo modo, cuando aparezca alguna referencia a vehículos calificados con la etiqueta CERO emisiones, se añadan también los vehículos calificados con la etiqueta ECO puesto que las diferencias entre ambos son mínimas en cuanto a emisiones en el ámbito urbano.

Se desestiman ambas alegaciones. En relación a la primera, porque con carácter general la ordenanza de movilidad sostenible integra ya la referencia al etiquetado/distintivo ambiental de la Dirección General de Tráfico como elemento fundamental de clasificación para las medidas de discriminación positiva aplicables a determinados vehículos en función de sus emisiones; en relación a la segunda, porque ambas etiquetas responden a diversas realidades, atinentes a distintas tipologías de vehículos y a resultados medioambientales también distintos. Equiparar a todos los efectos ambas etiquetas significa eliminar de facto las diferencias entre ambas tipologías de vehículos, lo que sin duda supondría una contradicción con la misma existencia de dos categorías diferentes en materia de impacto ambiental que ha sido determinada, no por el Ayuntamiento de Madrid, sino por la Administración General del Estado a través de la Dirección General de Tráfico.

2.- En relación con el artículo 23, la entidad la alegante aplaude que tanto los vehículos CERO EMISIONES, como los ECO puedan acceder y circular por las calles del interior del perímetro de las Áreas de Acceso Restringido. No se propone ningún cambio normativo al respecto.

Se estima.

3.- En relación con el artículo 51, en cuyo apartado 6 se contempla la exclusión de la limitación de la duración del estacionamiento regulado a los vehículos con distintivo ambiental CERO EMISIONES, se propone que se incluya también a los vehículos con distintivo ECO.

Se desestima por cuanto como se ha indicado anteriormente los dos distintivos no son equivalentes y se prioriza a aquellos vehículos menos contaminantes y más sostenibles.

4.- La siguiente de las alegaciones extiende la anterior petición al supuesto previsto en el artículo 58 en relación al estacionamiento en las Zonas de Aparcamiento Vecinal (ZAV)

Se desestima por las razones indicadas en la anterior alegación.

5.- Otra de las alegaciones formuladas se corresponde con la regulación contenida en el artículo 132.2, que regula la tarifa de los aparcamientos rotacionales en régimen disuasorio. Entre las bonificaciones que pueden implantarse para determinar la tarifa de cada aparcamiento figura "la tecnología de emisiones del vehículo". Se propone que se sustituya por "el distintivo medioambiental de la DGT"

Se estima parcialmente. Se hará referencia específicamente al distintivo medioambiental de la DGT y no se utilizará la expresión "tecnología" que se sustituirá por otra expresión referida exclusivamente al nivel de emisiones del vehículo.

6.- Las últimas alegaciones se traducen en el apoyo a la regulación contenida en el artículo 215, en el sentido de que los turismos destinados a autotaxi o al arrendamiento con conductor requieran disponer de distintivo medioambiental CERO EMISIONES o ECO y en una "propuesta para un posible uso del etiquetado en las políticas a nivel local".

Se estima la primera puesto que no se solicita ninguna modificación del texto sometido a información pública y se desestima la segunda por ser exceder del objeto de la Ordenanza.

NUM. 47

CEIM, CONFEDERACIÓN EMPRESARIAL DE MADRID, CEOE

En fecha 9 de julio de 2018 se remite al Registro del Área de Gobierno Portavoz, Junta de Gobierno y Relaciones con el Pleno, escrito con número de entrada 2018/746048 por el que CEIM, CONFEDERACIÓN EMPRESARIAL DE MADRID, CEOE formula alegaciones al proyecto inicial de Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

Presenta las siguientes alegaciones:

1.- Artículo 17. Velocidad. Estima el alegante que la fijación de la velocidad máxima en las vías de un único carril por sentido en un máximo de 30 kilómetros por hora repercutirá en la duración de los trayectos, aumentará la congestión y generará más contaminación, perjudicando a la distribución urbana de mercancías, por lo que solicita que se reconsidere.

Se desestima; por una parte, el alegante no incorpora justificación a sus afirmaciones sobre el incremento de congestión o contaminación que entiende producirá la medida. Antes al contrario, se entiende que en condiciones de flujo libre la reducción de la velocidad aumenta la capacidad de la vía y por tanto genera menor congestión; por otra, se considera que en muchos servicios de

logística urbana la mayor cantidad de tiempo se dedica no tanto a la circulación sino a las operaciones de carga y descarga, cuya mejora se aborda en la ordenanza a través de varias medidas tales como el control automático del tiempo de ocupación de reservas de carga y descarga a través de sistemas electrónicos como aplicaciones móviles previsto en el artículo 222.3 que facilitará un aprovechamiento más eficiente de esos espacios, la consideración también de la ubicación de tales reservas en zonas residenciales (para mejorar la distribución domiciliaria asociada en particular al auge del comercio electrónico), la extensión de la posibilidad de utilizar vehículos de hasta 18 toneladas en el interior de la M30 con la única excepción del Distrito Centro (hasta el momento el límite son doce toneladas) y otras.

En este contexto, se reiteran las razones ampliamente acreditadas de seguridad vial –como constan, por ejemplo, en las propias alegaciones formuladas por la Asociación de Ingenieros de Tráfico y Técnicos de Movilidad- y pacificación general del tráfico asociadas a la medida.

2.- En relación con el contenido del artículo 18, y en particular a la prohibición de circulación de vehículos cuya dimensión supere la establecida en la señalización fija, se solicita que en la página web del Ayuntamiento de Madrid se incluya una mayor información sobre vías de acceso a la ciudad, limitaciones de masa, clasificación energética y dimensión de los vehículos de transporte pesado.

Se desestima; dado que no propone una modificación de la regulación sino una actuación concreta, no procede cambio en la norma.

3.- En relación con el contenido del artículo 19, solicita que la información sobre limitación de la velocidad sea más expresa, ya que entiende que no es

suficiente con que se señalice en la entrada a la zona y en las salidas de calle 30.

Se desestima: por una parte, no se expresa en la alegación en qué medida o a través de qué mecanismo debe ser "más expresa" la señalización sobre limitación de velocidad, que en todo caso cumplirá estrictamente lo previsto a estos efectos en la normativa nacional aplicable en materia de tráfico y seguridad vial, circunstancia que sería redundante reflejar en el texto; por otra, frente a la técnica de saturación de la señalética urbana –que hace perder eficacia a las señales en atención a los límites cognitivos de las personas-, la evolución de las tecnologías asociadas a la automoción ha hecho disponibles de forma económica y eficaz dispositivos automáticos de navegación tanto integrados en los vehículos como en dispositivos móviles de todo tipo que incluyen información en tiempo real contemplando los límites de velocidad en cada vía e incluso avisos de superación de los mismos.

4.- Se propone que la reserva total o parcial de vías públicas como peatonales se debe producir por causas objetivas o con garantías de información y recurso por parte de las personas y empresas afectadas (artículo 20.1).

Se estima. En general, se considera que la ordenanza de movilidad sostenible no es norma que deba recoger un procedimiento general sobre procesos de adopción de decisiones de los órganos municipales, sino que se somete a la normativa general del procedimiento administrativo y actuación de las Administraciones Públicas, así como a la normativa municipal aplicable en lo relativo a participación ciudadana en la toma de decisiones.

No obstante lo anterior, y sin perjuicio de la normativa sobre información pública y participación en materia urbanística, se modificará el artículo 20.1 para objetivar las razones asociadas a la posible reserva de vías urbanas como peatonales, tales como la seguridad vial (con especial consideración hacia los colectivos especialmente protegidos señalados en el artículo 10 de la ordenanza) y la intensidad de tránsito peatonal, la protección de la convivencia ciudadana y de los espacios públicos, la reducción del nivel sonoro y de emisiones contaminantes, el fomento de los modos sostenibles de movilidad y la promoción económica de la zona.

5.- En relación con las Áreas de Acceso Restringido (artículo 22.1), el alegante considera que un cambio de esta dimensión precisa de un replanteamiento de la movilidad en toda la ciudad y no responde al beneficio o interés general pues beneficia a unas zonas y partes de la ciudadanía para perjudicar a otras.

Se estima parcialmente: la alegación parece más bien referida a la medida número 1 prevista en el Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático, aprobado por la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid tras ser sometido igualmente a un período de información pública (naturalmente abierto a toda la ciudadanía y no solo a las personas residentes en la zona prevista inicialmente como "Área Central Cero Emisiones", ahora denominada "Madrid Central"), durante el que ya se presentaron y respondieron 244 alegaciones.

En todo caso, y a tal efecto, se modifica el Proyecto de Ordenanza para incluir una disposición que cree "Madrid Central", defina su ámbito geográfico y los criterios de acceso, sin perjuicio del necesario desarrollo de las cuestiones administrativas de su procedimiento cuyo detalle excede del contenido de una Ordenanza.

Por la misma razón se modifica el artículo 25 para la regulación concreta del Área de Acceso Restringido denominada "Colonia Marconi".

6.- Se propone que se prevea un trámite participativo y un órgano sectorial consultivo antes de la adopción de un acuerdo por el órgano competente con vistas a la determinación del régimen de funcionamiento y criterios de acceso a las Áreas de Acceso Restringido.

Se estima parcialmente: como se ha indicado anteriormente, y en general, se considera que la ordenanza de movilidad sostenible no es la norma que deba recoger un procedimiento general sobre procesos de adopción de decisiones de los órganos municipales, sino que se somete a la normativa general del procedimiento administrativo y actuación de las Administraciones Públicas, así como a la normativa municipal aplicable en lo relativo a participación ciudadana en la toma de decisiones.

Es la propia ordenanza de movilidad sostenible la que fija la regulación de estas Áreas, y es precisamente el trámite del que este documento forma parte el que ilustra entre otros la posibilidad de participación en esta regulación. Si la referencia se realiza en relación con la medida número 1 prevista en el Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático ("Madrid Central"), aprobado por la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid, es preciso remarcar que ésta ha sido adoptada tras ser sometido dicho plan igualmente a un período de información pública, durante el que ya se presentaron y respondieron 244 alegaciones.

No obstante lo anterior, se modifica el Proyecto de Ordenanza para incluir una disposición que cree Madrid Central defina su ámbito geográfico y los criterios de acceso, sin perjuicio del necesario desarrollo de las cuestiones administrativas de su procedimiento cuyo detalle excede del contenido de una Ordenanza.

Por la misma razón se modifica el artículo 25 para la regulación concreta del Área de Acceso Restringido denominada "Colonia Marconi".

7.- En relación con el artículo 23 (criterios generales de acceso y funcionamiento de las Áreas de Acceso Restringido), considera que regular una prohibición general de acceso a las mismas con excepciones no es proporcional y podría contravenir los principios establecidos por la Ley de Economía Sostenible, al tiempo que cuestiona que una Administración Local pudiera prohibir el desarrollo de una actividad, de acuerdo con la Directiva de Servicios.

Se desestima. En ningún caso se prohíbe el desarrollo de actividad alguna, sino que, como en otros ámbitos ya tradicionales en la normativa municipal (horario de utilización de las reservas de estacionamiento para carga y descarga, tipología de vehículos que pueden circular en función de su masa máxima autorizada y las zonas de la ciudad, etc…) se regula la circulación y estacionamiento de vehículos en el ejercicio de las competencias reconocidas expresamente a las Administraciones Locales. Hay que mencionar en particular en este caso el artículo 25.2.g de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, que concede competencias a los municipios sobre tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad, y en particular en relación con la norma sobre la que se alega también el artículo 7.g del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial,

aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que atribuye a los municipios la competencia sobre "la restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales".

Por tanto, entendemos que el Ayuntamiento está plenamente habilitado en función de sus competencias para regular esta materia, aplicando naturalmente criterios de proporcionalidad, como bien dice el alegante y se estima que el texto hace adecuadamente. En este sentido, las medidas previstas en la ordenanza, al tiempo que permiten la protección de los diversos intereses legítimos y el ejercicio de los distintos derechos incluidos los invocados por el alegante, pretenden abordar de manera eficaz el problema medioambiental y de salud pública generado en buena parte como consecuencia de las emisiones de la movilidad motorizada, en las que tienen especial relevancia las actividades relacionadas con el transporte de mercancías y personas. Baste decir, a estos efectos, que según el informe de la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA), publicado el 11 de octubre de 2017, 31.520 personas fallecen anualmente en España como consecuencia de la baja calidad del aire, de las que 23.180 lo harían por partículas finas, 6.740 por dióxido de nitrógeno y 1.600 por ozono.

8.- Solicita que las empresas que presten servicio o realicen suministros en las Áreas de Acceso Restringido puedan acceder sin restricciones, aunque con los debidos controles, recogiéndose a estos efectos en el apartado 1 del artículo 23.

Se desestima: por una parte, la "Disposición transitoria tercera. Requisitos ambientales para la circulación de vehículos utilizados para la distribución urbana y el transporte de mercancías" garantiza ya el acceso de estos vehículos

a las áreas de acceso restringido en función de sus emisiones (recogiendo incluso la posibilidad de un mecanismo excepcional de autorización temporal para vehículos sin calificación ambiental o con distintivo ambiental "B" fuera de los límites temporales establecidos en tal disposición) y con un calendario que refleja los contenidos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático ("Madrid Central"), aprobado por la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid en septiembre de 2017 tras el correspondiente período de información pública;

Por otra, la regulación prevé que la utilización de vehículos ECO o CERO facilite ya el acceso incondicional (artículo 23.1.5).

Finalmente, el apartado 2 ya establece que se podrán exceptuar a "Los vehículos de empresas y profesionales que presten servicios o entreguen o recojan suministros en el Área."

9.- Solicita que se incluya en la excepción de restricciones a aquellas empresas con sede en estas áreas, cuyo horario de acceso y estacionamiento debe ser igual al de su actividad.

Se desestima: la posibilidad de excepción está prevista en el artículo 23.3.2, sin perjuicio de otras posibilidades según se vaya ajustando el parque móvil de tales empresas como la prevista para vehículos ECO o CERO en el artículo 23.1.5.

10.- Solicita que se incluya entre los vehículos con acceso permitido a las áreas de acceso restringido en cualquier caso a los vehículos rotulados para atender

urgencias y atención domiciliaria de gas natural, operación de redes eléctricas y contratistas de servicios públicos básicos que realizan obras en la vía pública.

Se estima parcialmente: se considera que los servicios urgentes relacionados con la seguridad de instalaciones de gas, electricidad y cualquier otro están ya incluidos en la redacción dada al artículo 23.1.3.

En cuanto a la realización de obras relacionadas con servicios básicos en la vía pública, se estima parcialmente para su inclusión expresa, por coherencia con la regulación realizada para los servicios equivalentes de titularidad municipal, en el artículo 23.3.

11.- Solicita incluir en las eximentes de restricciones de circulación a los vehículos necesarios para la operación de redes eléctricas.

Se estima para su inclusión expresa en el artículo 23.3, por coherencia con la regulación realizada para servicios equivalentes de titularidad municipal (artículo 23.3.1).

12.- Se solicita incluir en el apartado 4 del artículo 23 que el Ayuntamiento prevea la instalación de sistemas de información sobre ocupación de aparcamientos a la entrada de las Áreas de Acceso Restringido.

Se estima.

13.- Se propone que en el apartado 5 se sustituya la expresión "interés público" por "interés general" cuando se alude a los motivos justificados que pueden suponer la suspensión del régimen general aplicable a un área de acceso restringido. Solicita que en todo caso el Ayuntamiento arbitre sistemas que permitan el normal desarrollo de las actividades económicas.

Se desestima: no se justifica en la alegación la diferencia que aprecia el alegante entre interés "general" e interés "público". Se entiende que ambas expresiones aluden a una misma realidad opuesta a interés "particular" que, en todo caso, habrá de ser apreciada por la Junta de Gobierno.

En cuanto al arbitraje de sistemas "que permitan el normal desarrollo de las actividades económicas", precisamente la suspensión del régimen normal de funcionamiento debe interpretarse como la no aplicabilidad de una o varias de las reglas correspondientes durante un período o circunstancia concreta, reduciéndose o eliminándose por tanto las restricciones de acceso establecidas en el régimen ordinario del área de acceso restringido correspondiente.

14.- Se solicita que en el artículo 35 del proyecto de ordenanza (medidas extraordinarias de restricción en episodios de alta contaminación) quede expresamente reflejada la actividad de distribución urbana de mercancías como servicio público básico (apartado 5), y por tanto excepcionada de las medidas de restricción al tráfico.

Se desestima; no corresponde a una norma local de carácter reglamentario como es la ordenanza de movilidad sostenible la definición jurídica de un concepto amparado en normas legales de rango superior. Serán las leyes que

amparen los distintos servicios o actividades económicas y sociales las que incorporen en su caso el carácter de "servicio público", "de interés público", "servicio básico" o cualquier otro que pudiera establecerse, aplicándose entonces la ordenanza atendiendo a dicha regulación legal en lo no previsto expresamente en la referida ordenanza para una tipología específica de servicios. No parece tampoco adecuado enumerar tales servicios.

15.- Respecto del artículo 41 (paradas de autobuses), se solicita precisar cómo queda el punto de carga y descarga de clientes en la puerta de los hoteles, especialmente teniendo en cuenta que el carril más próximo a la puerta va a ser el carril bus.

Se desestima: por una parte, el artículo 41.3 recoge la posibilidad de señalización expresa sobre carriles reservados para autobuses discrecionales; por otra, la ordenanza regula, adicionalmente a lo indicado, tanto las reservas para establecimiento hoteleros (artículo 102 y siguientes) como la posibilidad de ocupación de las vías urbanas con vehículos (sección 1ª del capítulo III del título segundo).

16.- Se solicita que, entre los vehículos que quedan excluidos de la limitación de la duración del estacionamiento en zona de Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se incluya a determinados vehículos industriales a determinadas empresas como montaje de servicios, gas, agua, electricidad, etc… (artículo 51)

Se desestima: recientemente se amplió el tiempo permitido de estacionamiento para vehículos comerciales e industriales en el SER. Además, la ordenanza

considera ya la especificidad correspondiente estableciendo un régimen específico para el colectivo cualificado de titulares de vehículos comerciales o industriales (artículo 50), así como otras posibilidades como un régimen de ocupaciones para mudanzas (artículo 227). La excepción de limitaciones actuaría igualmente en perjuicio de una mayor rotación en la utilización del escaso espacio público de estacionamiento y en perjuicio de otros demandantes legítimos de su utilización, particularmente las personas que residan en el barrio correspondiente. Se entiende por tanto que la regulación es proporcionada y equilibrada en relación con los distintos derechos e intereses legítimos.

17.- Se solicita una dotación mínima de reservas para servicios de interés municipal en relación con el transporte urbano de mercancías (artículo 79.1.a), así como que la carga y descarga pueda realizarse en cualquier sitio donde esté permitido el estacionamiento.

Se desestima; en primer lugar, se hace constar que la norma aludida no hace referencia a la regulación general de las reservas de carga y descarga, que tiene su propia regulación en el artículo 221, sino exclusivamente y en particular a la utilización para finalidades múltiples de las reservas para servicios de interés municipal, distintas de las anteriores.

Precisamente esas finalidades múltiples de estas reservas hacen especialmente inadecuado la fijación de una dotación mínima basada en una distancia en metros (que no se define con referencia a qué se produciría), sin perjuicio de que fuera esta ordenanza o no la norma adecuada para incluir tales criterios.

Respecto a la petición de que la carga y descarga pueda realizarse en cualquier sitio donde esté permitido el estacionamiento, ya está recogida en el texto de la ordenanza, concretamente en el artículo 220.2.

18.- Se solicita mantener la regulación actual de restricciones de acceso respecto de los vehículos de más de 18 toneladas (artículo 197) y en el caso de los vehículos de hasta 18 toneladas una consideración específica para extender las posibilidades al Distrito Centro o Áreas de Acceso Restringido previo estudio de firmes.

Se estima parcialmente: apreciado el error, se modificará la redacción del artículo 197 para reflejar que la prohibición de circulación de vehículos superiores a 18 toneladas afecta exclusivamente de manera permanente al Distrito Centro y Áreas de Prioridad Residencial, con un texto equivalente al siguiente:

Artículo 197. Restricciones de circulación

Queda prohibida la circulación de camiones de más de 18 toneladas de masa máxima autorizada, vayan o no cargados, los días laborables entre las 7:00 y las 22:00 horas y los días festivos en todas sus horas dentro del perímetro formado por la M-30, excluyendo ésta y sus enlaces. En los mismos días y horarios queda prohibida la circulación de camiones de más de 12 toneladas por el interior del Distrito Centro y de las Áreas de Acceso Restringido cuya normativa reguladora especifica así lo contemple.

Adicionalmente, para hacer plenamente efectivo este artículo en la redacción propuesta se suprimirá el artículo 200 "Permisos específicos".

Se hace constar que la nueva ordenanza, apreciando propuestas formuladas por el sector del transporte de mercancías durante la fase de contacto con grupos de interés debidamente inscritos en el registro de lobbies previa a la elaboración del texto actual, amplía la posibilidad geográfica de utilización de vehículos de entre 12 y 18 toneladas que en la ordenanza actual solo puede realizarse en el exterior de la M30.

En cuanto a la extensión de las posibilidades de acceso de vehículos de entre 12 y 18 toneladas al Distrito Centro o Áreas de Acceso Restringido previo estudio de firmes, se desestima por entender adecuada la redacción actual, dado precisamente la consideración técnica del estado de los mismos trasladada durante la elaboración del texto por el Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible.

Por lo que respecta a la solicitud complementaria de acceso al Distrito Centro y Áreas de Acceso Restringido para determinadas finalidades para vehículos pesados, como los que trasladen grupos electrógenos, o camiones de gas, éstos podrán hacerlo en el régimen previsto por la propia ordenanza para vehículos de más de 18 toneladas que comporta estudio y autorización específica, por motivos de seguridad y protección de los pavimentos.

19.- Se solicita que en la previsión de la necesidad de garantizar el servicio de reparto de mercancías y el servicio postal universal (artículo 216.2) no se realice distinción en este último, pudiendo ser realizado por las empresas

habilitadas en el registro general de empresas prestadoras de servicios postales del Ministerio de Fomento en sus dos secciones A y B.

Se desestima; la referencia al servicio postal "universal" está ligada directamente a las condiciones sobre este particular recogidas en la Ley 43/2010, de 30 de diciembre, del servicio postal universal, de los derechos de los usuarios y del mercado postal, sin que el alegante fundamente su pretensión en función de otra normativa legal aplicable u otros factores.

20.- Respecto a la definición de vehículo DUM, solicita que se elimine el requisito de tenencia de la tarjeta de transporte, reduciéndolo al alta en el Impuesto de Actividades Económicas (artículo 217.2).

Se desestima: La ordenanza define como vehículos DUM aquellos a los que se refiere en este apartado segundo del artículo, que finaliza "la circulación de vehículos que transporten mercancías y que por sus características técnicas precisen de alguna autorización municipal de las establecidas en la presente ordenanza, se regirá por lo dispuesto en los artículos correspondientes.", por lo que en caso de tratarse de vehículos diferentes, deberá aplicarse el régimen específico para tales vehículos previsto en la ordenanza.

21.- Respecto a la definición de vehículo DUM, solicita modificar la redacción del artículo 217.2 de modo que en el futuro puedan incorporarse nuevos vehículos industriales con otras MMA debidamente homologados.

Se estima; se modificará la redacción para contemplar la posible incorporación a la misma en el futuro de otros vehículos industriales debidamente homologados susceptibles de ser utilizados para el transporte de mercancías con otras masas máximas autorizadas.

22.- Solicita que, en el artículo 217.2, el tratamiento de un vehículo como DUM cuando se trasladen mercancías de un tercero exija que el vehículo tenga la calificación de "servicio público" y bajo el cumplimiento de la normativa de transporte existente.

Se desestima: el artículo ya indica que se considera vehículo DUM "siempre y cuando la persona física o jurídica titular o arrendataria del vehículo se encuentre en posesión de la correspondiente autorización de transporte o si estuviera exenta figure en situación de alta en el IAE".

Por otra parte, la alegación presentada no trata sobre la movilidad de la ciudad de Madrid, que es el objeto de esta Ordenanza, sino de una problemática derivada de la regulación en materia de transporte de mercancías. Por ello, no se considera adecuada la inclusión de esta alegación en esta Ordenanza, por no ser su objeto.

23.- Se solicita que en el artículo 217.2 se contemple la excepción que permita, en las situaciones excepcionales reconocidas a estos efectos en la normativa europea, considerar los vehículos automóviles utilizados para el traslado de mercancías perecederas como vehículos DUM (deben contar con una unidad isotermo, frigorífica o refrigerante, su titular con alta en IAE, el vehículo incluido

en el sistema de identificación DUM y su matrícula en la autorización de transportes de mercancías perecederas).

Se estima.

24.- Dado que entiende que los actuales distintivos de la DGT no reflejan la realidad de la flota profesional de vehículos DUM, se solicita dejar abierta la posibilidad de nuevos etiquetados o sistemas de clasificación ambiental.

Se desestima; se entiende que la clasificación ambiental realizada por la Dirección General de Tráfico que proporciona seguridad jurídica, permite un marco que puede ser utilizado en entornos más amplios que el del Ayuntamiento de Madrid evitando la fragmentación territorial de la normativa ambiental, y es fácilmente identificable gracias a sus sistemas de etiquetado, sin perjuicio de que la ordenanza municipal, como norma reglamentaria, deba adaptarse posteriormente a cambios que se pudieran producir en el futuro en dicha regulación.

25. En relación con el sistema de identificación DUM descrito en el apartado 3 del artículo 217, se solicita que se precise cómo se realizará la identificación y la documentación que se exigirá para estar identificado.

Se desestima, por entenderse que las definiciones de vehículos susceptibles de incorporarse están ya en el propio artículo 217.

26.- En relación con el sistema de identificación DUM descrito en el apartado 3 del artículo 217, se solicita que el sistema de identificación sea electrónico y con efecto inmediato desde su comunicación para que sea ágil.

Se estima. Se menciona igualmente la aplicación a estos efectos de la normativa legal descrita en materia de solicitudes y documentación (artículo 4).

27.- En relación con el sistema de identificación DUM descrito en el apartado 3 del artículo 217, se solicita que se tenga en cuenta a los vehículos con los que los establecimientos de comercio de alimentación de proximidad realizan el reparto a domicilio.

Se desestima; tales vehículos están contemplados ya en la medida en que cumplan los requisitos definidos en el apartado 217.2.

28.- En relación con el sistema de identificación DUM descrito en el apartado 3 del artículo 217, se solicita que se utilicen criterios "claros, objetivos y ágiles" que doten de seguridad jurídica al sistema.

Se desestima, por falta de concreción. Se entiende que la normativa general que da soporte al sistema de identificación DUM con la ordenanza como norma reglamentaria de carácter general actúa en ese sentido. Se menciona igualmente la aplicación a estos efectos de la normativa legal vigente (artículo 3) y en particular en materia de solicitudes y documentación (artículo 4).

29.- Se propone que el artículo 219.2 especifique si se aplica para dentro o fuera de la M30.

Se desestima; el texto ya hace referencia en su apartado 2 a que sus prescripciones se aplican sin perjuicio de lo establecido en el artículo 197.

30.- En relación con el artículo 219.2, se solicita que se incluya en la ordenanza la posibilidad de instalar elementos medidores de ruido.

Se desestima; se trata de una previsión que procedería regular, en su caso, precisamente en la ordenanza o normativa aplicable en materia de ruido a la que hace referencia el propio apartado, y no en la de movilidad.

31.- En relación con el artículo 219.6, que establece la posibilidad de que se establezcan limitaciones por la Junta de Gobierno en calles o zonas específicas a determinados tipos de vehículos para asegurar menores emisiones y ruido y menor ocupación de la vía pública, afirma que esto puede suponer que no pueda realizarse el reparto de mercancías.

Se desestima; adelanta un riesgo cuya materialización es incierta ante actos administrativos que, en todo caso, estarán sometidos a la normativa legal vigente en materia de distribución urbana de mercancías y a lo dispuesto en el resto del articulado de esta ordenanza (en particular, la previsión de la necesidad de garantizar el servicio de reparto de mercancías y el servicio postal universal del artículo 216.2).

32.- Solicita que se establezca una dotación mínima de reservas de carga y descarga en el artículo 221.

Se desestima: La regulación que propone el proyecto de ordenanza mejora sustancialmente la escasa regulación de la ordenanza actualmente en vigor, incluyendo como bien señala la alegación un incremento en la dotación de reservas antes no contempladas, como las ubicadas en zonas residenciales, destinadas en particular a atender las necesidades de distribución domiciliaria ocasionadas por el comercio electrónico, así como la posibilidad de realizar operaciones de carga y descarga en cualquier banda donde el estacionamiento esté permitido.

La colocación de las reservas se realiza en todo caso previo estudio de los técnicos municipales, pero no se considera adecuado establecer aspectos tan concretos en una ordenanza municipal sobre movilidad, que dependen en todo caso de las posibilidades materiales del espacio y de otros condicionantes como la atención a otras necesidades (por ejemplo, personas con movilidad reducida, residentes, etc…), sin perjuicio de su posible consideración en la normativa urbanística.

33.- En relación con el apartado 2 del artículo 222 (se entiende que la reflexión se refiere al ítem b) se indica que los actuales distintivos de la DGT no reflejan la realidad de la flota profesional de vehículos DUM, y se solicita que "se puedan continuar utilizando los vehículos para poder realizar una sustitución lógica de la flota", así como que el horario "sea adecuado a las necesidades de los clientes".

Se desestima; se reitera la respuesta anterior entendiendo que la clasificación ambiental realizada por la Dirección General de Tráfico proporciona seguridad jurídica, permite un marco que puede ser utilizado en entornos más amplios que el del Ayuntamiento de Madrid evitando la fragmentación territorial de la normativa ambiental, y es fácilmente identificable gracias a sus sistemas de etiquetado, sin perjuicio de que la ordenanza municipal, como norma

reglamentaria, deba adaptarse posteriormente a cambios que se pudieran producir en el futuro en dicha regulación.

En cuanto a la demanda de que "se puedan continuar utilizando los vehículos para poder realizar una sustitución lógica de la flota", que entendemos referida a las condiciones de emisiones a estos efectos, y a falta de una mayor concreción por el alegante sobre cuál entiende que sería el significado concreto de la palabra "lógica" en este contexto, se hace constar que la regulación que propone el proyecto de ordenanza contempla, en su artículo 6 y disposición transitoria tercera, una gradualidad aplicable a la necesaria renovación de las flotas.

Además, debe tomarse en consideración que uno de los principios que inspira el proyecto de ordenanza es precisamente el de la protección al medio ambiente y la salud de las personas, en un contexto en el que, según el informe de la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA), publicado el 11 de octubre de 2017, 31.520 personas fallecen anualmente en España como consecuencia de la baja calidad del aire, de las que 23.180 lo habrían hecho por partículas finas, 6.740 por dióxido de nitrógeno y 1.600 por ozono.

Se señala además que la regulación sobre la que se alega, entendemos que haciendo referencia indirecta al artículo 6 y disposición transitoria tercera, estaba ya prevista en el Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático, aprobado por la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid tras ser sometido igualmente a un período de información pública durante el que se presentaron y respondieron 244 alegaciones.

Finalmente, en lo referido a la adecuación "a las necesidades de los clientes", se hace constar que tales necesidades deben cohonestarse igualmente con los derechos a la salud y al medio ambiente tanto de clientes como del resto de la población, reiterándose lo indicado anteriormente en relación con el informe citado de la Agencia Europea de Medio Ambiente, si bien en todo caso se recuerda que sería de aplicación la previsión de la necesidad de garantizar el servicio de reparto de mercancías y el servicio postal universal del artículo 216.2.

33.- En relación con el apartado 2 del artículo 222 se solicita que, además de las reservas de carga y descarga, se puedan utilizar zonas de estacionamiento de carácter general para realizar las tareas de carga y descarga.

Se desestima, por redundante; precisamente apreciando propuestas formuladas por el sector del transporte de mercancías durante la fase de contacto con grupos de interés debidamente inscritos en el registro de lobbies previa a la elaboración del texto actual, esta previsión ya está recogida en el texto de la ordenanza, concretamente en el artículo 220.2.

34.- En relación con el apartado 3 del artículo 222 se solicita que se automatice el sistema de validación previsto para la ocupación de las reservas de carga y descarga.

Se estima. Se recogerá el carácter obligatorio de la implantación de sistema de validación mediante aplicaciones de dispositivos móviles (APPs) o similares, incluyendo la obtención de justificantes electrónicos, sin perjuicio de que los sistemas de control empleados por el Ayuntamiento pueden incluir también la participación de medios personales.

35.- En relación con el artículo 223, y en particular con la previsión de que el Ayuntamiento facilite la instalación de puntos de ruptura para distribución "último tramo" en aparcamientos municipales, se solicita que el sistema sea voluntario y se prioricen los que cumplan los aspectos operativos clave para la DUM.

Se desestima, por innecesaria; la redacción no recoge ninguna obligación específica para los operadores de servicios DUM, sino simplemente un compromiso de ofrecimiento por parte del Ayuntamiento. Tampoco parece preciso establecer condiciones sobre gálibos u otras condiciones físicas que ya se recogen en la normativa sectorial aplicable, ni establecer planes o prioridades de actuación que tienen carácter programático y por tanto ajeno a una regulación de carácter general.

36.- En relación con el artículo 223, y en particular con la previsión de que el Ayuntamiento facilite la instalación de puntos de ruptura para distribución "último tramo" en aparcamientos municipales, se solicita que se potencie la instalación de puntos de ruptura de carga en mercados municipales y otros espacios infrautilizados.

Se estima.

37.- En relación con el artículo 223, y en particular con la previsión de que el Ayuntamiento facilite la instalación de puntos de ruptura para distribución "último tramo" en aparcamientos municipales, se propone incorporar previsiones que potencien el comercio de proximidad.

Se desestima, por su carácter genérico e indeterminado y por referirse esta ordenanza exclusivamente a las competencias municipales en materia de movilidad y estacionamiento y no a las relativas a comercio y consumo.

38.- En relación con los artículos 248, 249, 250 y 251, se solicita que se refleje la posible inmovilización de vehículos por realización de transporte público de mercancías en un vehículo no apto para tal fin, como ya se hace para el transporte público de viajeros (artículo 249.2.g).

Se desestima; una medida como la inmovilización de un vehículo requiere de soporte en norma con rango legal, que no se identifica por el alegante, como ya existe para los transportes urbanos de personas en el artículo 16.bis de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid. Obviamente los funcionarios públicos están sujetos a la norma, por lo que al regular la ordenanza las infracciones posibles, cuando éstas sean detectadas por la Policía municipal, deberán proceder conforme al procedimiento legalmente previsto.

39.- Respecto de la disposición transitoria tercera, solicita una ampliación del plazo previsto para la circulación de vehículos DUM sin distintivo ambiental o con distintivos que reflejan mayores emisiones de al menos dos años.

Se desestima: la regulación que propone el proyecto de ordenanza contempla, en su artículo 6 y disposición transitoria tercera, una gradualidad aplicable a la necesaria renovación de las flotas, basada en la clasificación ambiental realizada por la Dirección General de Tráfico que proporciona seguridad jurídica, permite un marco que puede ser utilizado en entornos más amplios que el del Ayuntamiento de Madrid evitando la fragmentación territorial de la

normativa ambiental, y es fácilmente identificable gracias a sus sistemas de etiquetado.

Los vehículos sin distintivo ambiental, que han podido ya ser utilizados durante años en una zona con graves problemas de calidad del aire como la que se refiere en la ordenanza, prolongan incluso ahora esa posibilidad durante más de tres años adicionales, y los de tipo B, en circunstancias similares, más de cinco años adicionales.

Además, debe tenerse en cuenta que uno de los principios que inspira el proyecto de ordenanza es precisamente el de la protección al medio ambiente y la salud de las personas, en un contexto en el que, según el informe de la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA), publicado el 11 de octubre de 2017, 31.520 personas fallecen anualmente en España como consecuencia de la baja calidad del aire, de los que 23.180 lo habrían hecho por partículas finas, 6.740 por dióxido de nitrógeno y 1.600 por ozono.

Se hace constar además que la regulación sobre la que se alega estaba ya prevista en el Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático, aprobado por la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid tras ser sometido igualmente a un período de información pública durante el que se presentaron y respondieron 244 alegaciones.

40.- Respecto de la disposición transitoria tercera, solicita que el Ayuntamiento de Madrid establezca líneas de ayuda e incentivos fiscales para la sustitución de vehículos.

Se desestima; por una parte, como se ha indicado anteriormente, el plan de acción municipal en esta materia (que contiene medidas de la naturaleza de la propuesta) es el Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático, aprobado por la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid en septiembre de 2017 tras ser sometido igualmente a un período de información pública durante el que se presentaron y respondieron 244 alegaciones; por otra, se trata de una propuesta programática ajena al ámbito de regulación general de una norma reglamentaria como la ordenanza de movilidad sostenible.

41.- Respecto de la disposición transitoria tercera, solicita que el Ayuntamiento de Madrid realice inversiones para la instalación de puntos de recarga eléctrica en el municipio.

Se desestima; por una parte, la ordenanza regula ya la instalación y régimen aplicable a puntos de recarga eléctrica en numerosos preceptos de la ordenanza (artículos 60, 81, 82, 83, 84, 113, 118, 123, 139, etc…).

Adicionalmente, como se ha indicado anteriormente, el plan de acción municipal en esta materia (que contiene medidas de la naturaleza de la propuesta) es el Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático, aprobado por la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid en septiembre de 2017 tras ser sometido igualmente a un período de información pública durante el que se presentaron y respondieron 244 alegaciones.

Finalmente, se trata de una propuesta programática ajena al ámbito de regulación general de una norma reglamentaria como la ordenanza de movilidad sostenible.

42.- Otras observaciones de carácter general: indica que se debería distinguir en la ordenanza entre las diferentes herramientas reguladas (límite 20 matrículas, no "CERO" para autorización APR, AAR, Tarjeta SER, registro de vehículos DUM, ZAV y Protocolo de Contaminación).

Se desestima por falta de concreción. Los mecanismos citados están regulados con carácter general en la ordenanza, sin que el alegante detalle qué significado otorga a la palabra "distinguir" en este contexto.

43.- Otras observaciones de carácter general: solicita que se autorice a los vehículos "que trabajan fuera de la M30" para aparcar en las ZAV mediante herramienta telemática (móvil repartidor).

Se desestima; por una parte, no hay ninguna limitación para la implantación de reservas de carga y descarga en las Zonas de Aparcamiento Vecinal; por otra, el apartado 5 del artículo 58 contiene ya la posibilidad de estacionar en dichas zonas para cualquier vehículo por un tiempo máximo de dos horas diarias. En cuanto a la solicitud de una herramienta telemática, la concreción de la medida propuesta excede de lo que se entiende adecuado recoger en una norma reglamentaria de carácter general.

44.- Se incluyen determinadas solicitudes de aclaración formuladas por la Asociación Empresarial Hotelera de Madrid, sin que ser formule alegación alguna.

Se desestima por no tratarse propiamente de una alegación; se remite al contenido de la ordenanza y al resto de normas aplicables, sin perjuicio de la posibilidad de formular las demandas que se entienda oportuno a estos efectos a través del sistema de atención a la ciudadanía del Ayuntamiento de Madrid, del sistema de solicitud de información pública municipal o de otros mecanismos puestos a disposición de particulares y organizaciones.

No obstante lo anterior, y dado que se "echa en falta regulación respecto de los cortes de tráfico de los fines de semana, o cortes de tráfico puntuales", se indica que en ambos apartados se aplica la normativa general sobre tráfico y seguridad vial, sin perjuicio de lo establecido en la ordenanza para ocupaciones temporales de las vías públicas, contenido al que se remite al alegante.

45.- La ASOCIACIÓN ADEPESCA, perteneciente a CEIM, propone que se regulen expresamente en la ordenanza los detalles procedimentales de la posibilidad de excepción en las restricciones de acceso a las áreas de acceso restringido prevista en el artículo 23.3.2 para evitar infracciones por desconocimiento.

Se desestima; se considera que la ordenanza contiene la regulación de las áreas de acceso restringido, y los actos administrativos que concreten los aspectos indicados en la misma serán objeto de publicación como consta en la misma norma.

46.- La ASOCIACIÓN ADEPESCA, perteneciente a CEIM, considera que los plazos establecidos (se entiende que en la disposición transitoria tercera) para la utilización de vehículos sin distintivo ambiental o con distintivo "B" son muy breves.

Se desestima; se remite a la contestación dada a la alegación 33 en este mismo documento.

47.- La ASOCIACIÓN ADEPESCA, perteneciente a CEIM, en relación con la posibilidad de que se establezcan limitaciones por la Junta de Gobierno en

calles o zonas específicas a determinados tipos de vehículos para asegurar menores emisiones y ruido y menor ocupación de la vía pública (artículo 219.6), afirma que esto puede suponer falta de cumplimiento por desconocimiento.

Se estima; se incluirá en el artículo 219.6 la publicación del Acuerdo correspondiente en www.madrid.es, para su general conocimiento.

48.- La ASOCIACIÓN ADEPESCA, perteneciente a CEIM, afirma que el horario de 7 a 22 horas para la carga y descarga genera incertidumbre dado que la mayoría de sus asociados llega a sus locales en franjas distintas a la establecida por la ordenanza.

Se desestima; el artículo 219.2.a indica expresamente que "*los vehículos de masa máxima autorizada igual o inferior a 18 toneladas realizarán las labores de distribución urbana de mercancías en el horario comprendido entre las 7 y las 22 horas, pudiendo efectuarse fuera de este horario siempre que cumplan las limitaciones y condicionantes establecidos en la normativa específica aplicable en materia de ruido*".

49.- La ASOCIACIÓN ADEPESCA, perteneciente a CEIM, afirma que la regulación del tiempo máximo de utilización de las reservas de carga y descarga por Junta de Gobierno, prevista en el artículo 222.2, supone falta de centralización por no estar regulado el tiempo en la propia ordenanza, indicando expresamente que será "imposible para los pequeños empresarios conocer la casuística de cada Junta de Gobierno".

Se desestima: no existe más que una Junta de Gobierno en la ciudad de Madrid, por lo que las decisiones se adoptarán y comunicarán conforme a la normativa vigente de manera centralizada. Por otra parte, el sistema de validación previsto en el apartado 3 del artículo 22 para la ocupación de las reservas de carga y descarga mediante aplicaciones de dispositivos móviles (APPs) o similares, incluyendo la obtención de justificantes electrónicos, además de la señalización vertical existente en cada caso, facilitará el conocimiento concreto de los tiempos máximos en cada reserva.

Se remite además complementariamente a la contestación realizada a la alegación número 34 en este mismo documento.

NUM. 48

TELEFÓNICA (TELEFÓNICA MÓVILES ESPAÑA SAU y TELEFÓNICA DE ESPAÑA, SAU)

En fecha 6 de julio de 2018 tiene entrada en el registro electrónico de la Administración General del Estado con número 18018745862 con remisión posterior al Registro del Área de Gobierno Portavoz, Junta de Gobierno y Relaciones con el Pleno, escrito por el que TELEFÓNICA MÓVILES ESPAÑA SAU y TELEFÓNICA DE ESPAÑA, SAU (en adelante, TELEFÓNICA) formula alegaciones al proyecto inicial de Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

Presenta las siguientes alegaciones:

En primer lugar, el escrito manifiesta el "total alineamiento" de Telefónica con los objetivos perseguidos por la norma, indicando que cuestiones como la seguridad vial, la mejora de la calidad del aire y la protección del medio ambiente, la accesibilidad universal y los derechos de las personas con movilidad reducida, entre otras, forman parte de los compromisos adquiridos con la sociedad por tal compañía.

1.- Solicita en la norma que se defina con precisión qué se entiende por "servicio público" a los únicos efectos de aplicación de esta ordenanza.

Se desestima; no corresponde a una norma local de carácter reglamentario como es la ordenanza de movilidad sostenible la definición jurídica de un concepto amparado en normas legales de rango superior. Serán las leyes que amparen los distintos servicios o actividades económicas y sociales las que incorporen en su caso el carácter de "servicio público", "de interés público" o cualquier otro que pudiera establecerse, aplicándose entonces la ordenanza atendiendo a dicha regulación legal en lo no previsto expresamente en la referida ordenanza para una tipología específica de servicios.

2.- Solicita que dentro de la definición anterior a incorporar a la ordenanza se incluyan los servicios de telecomunicaciones.

Se desestima como consecuencia de la desestimación anterior y por las mismas razones.

3.- Se propone que los vehículos utilizados para la prestación de un "servicio público" gocen de excepciones en los supuestos de restricción de la movilidad contemplados en la Ordenanza, y concretamente en lo referido al artículo 23.1 (circular y estacionar dentro de un área de acceso restringido), artículo 25.1 (acceso a las zonas restringidas por motivos de seguridad ciudadana o preservación de la integridad de los espacios públicos definidas en el artículo 24.2), artículo 51 (exclusión de la limitación de la duración del estacionamiento), artículo 58.6 (estacionamiento en las Zonas de Aparcamiento Vecinal sin limitación de tiempo y sin pagar tasa alguna).

Se desestima: en relación con la conceptualización de "servicio público", "servicio de interés público", y conceptos similares, nos remitimos a lo indicado respecto de la alegación 1.

Por otra parte, es preciso hacer constar que se entiende que la utilidad pública del servicio o actividad económica o social que corresponda no parece amparar con carácter general y sin matiz alguno una excepción generalizada como la que solicita el alegante, debiendo ponderarse los derechos en liza en función de la definición constitucional y legal de los mismos en cada momento. Por ejemplo, parece evidente que en situaciones de elevada contaminación ambiental que pongan en riesgo inmediato el derecho a la salud de las personas no puede darse un tratamiento similar al funcionamiento de servicios policiales o de emergencias (Policía, Bomberos, Asistencia sanitaria, etc…) que a otras actividades que puedan no comprometer derechos esenciales o estar relacionadas con la atención inmediata a las incidencias que ocurran en la ciudad (por ejemplo, la reparación de un semáforo o la actuación urgente sobre un túnel urbano donde se esté produciendo una filtración de agua que pueda poner en peligro la integridad física de quienes conducen).

En algunos casos, además, la ordenanza contempla regímenes específicos aplicables a actividades comerciales o industriales, como el recogido en el artículo 50.3 a (Colectivo Cualificado de Titulares de Vehículos Comerciales e Industriales para el Servicio de Estacionamiento Regulado) que ofrecen ventajas para el desarrollo de este tipo de actividades, y que parecen más adecuadas que una excepción general e ilimitada como la que se solicita.

Finalmente, dada la extensa exposición inicial del alegante sobre su compromiso social y con respecto a la sostenibilidad medioambiental, que se valora positivamente, se considera que en algunos casos parece necesario y razonable, dadas las cifras de actividad y negocio que se incluyen en su escrito, que dicho compromiso se transforme en particular en la progresiva inversión necesaria para desarrollar sus actividades relacionadas con la ciudad de Madrid de manera sostenible y respetuosa con otros derechos e intereses en liza con igual o superior protección constitucional y legal, como por ejemplo con la transformación progresiva de su flota comercial y de servicio a vehículos con etiquetas "CERO" y "ECO" que reciben ventajas importantes en la regulación propuesta –incluyendo el libre acceso y tránsito a través de las Áreas de Acceso Restringido, y el estacionamiento ilimitado y gratuito en el primer caso en zonas reguladas- en relación con el derecho a la salud y a la protección del medio ambiente, en un contexto en el que, según el informe de la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA), publicado el 11 de octubre de 2017, 31.520 personas fallecen anualmente en España como consecuencia de la baja calidad del aire, de las que 23.180 lo habrían hecho por partículas finas, 6.740 por dióxido de nitrógeno y 1.600 por ozono.

4.- Se propone que las excepciones establecidas en el artículo 35.5 en favor de diferentes categorías de vehículos, para los casos de restricciones durante episodios de alta contaminación atmosférica, se configuren como definitivas en la propia Ordenanza, sin necesidad de que la Junta de Gobierno tenga que aprobarlas con posterioridad.

Se desestima: como se ha indicado respecto de la alegación anterior, en este caso directamente relacionado con el derecho fundamental a la salud y aplicable precisamente a aquellas situaciones en que los niveles de contaminación ambiental ponen en peligro claro e inmediato dicho valor

superior, parece adecuado que exista una ponderación que permita adaptar el protocolo existente en cada momento a estos efectos a la realidad de los parques circulantes asociados a cada uno de los servicios indicados en el citado apartado.

5.- Se propone subsidiariamente que, de no estimarse las alegaciones 1 a 4 anteriores, se incluya en el artículo 25.2 la posibilidad de que la Junta de Gobierno pueda establecer una excepción, en lo que se refiere a las limitaciones de acceso a las áreas definidas en el artículo 24, en favor de los vehículos de empresas y profesionales que presten servicios en el área, por coherencia con lo establecido para las áreas de acceso restringido.

Se estima.

6.- Se propone subsidiariamente que, de no estimarse las alegaciones 1 a 4 anteriores, se incluya entre las excepciones previstas en el artículo 35.5 a los vehículos de empresas y profesionales que presten servicios en el área afectada por la prohibición o limitación de circulación y/o estacionamiento.

Se desestima. Se entiende que podrían ser aplicables en función del caso las excepciones ya previstas en los apartados j) "servicios o actividades que por su importancia sean esenciales para el funcionamiento de la comunidad y así se cataloguen por la Junta de Gobierno" y n) "vehículos …. comerciales e industriales que cuenten con la correspondiente autorización de estacionamiento del SER o ZAV, así como los autorizados para estacionar en sus reservas específicas".

7.- Se propone subsidiariamente que, de no estimarse las alegaciones 1 a 4 anteriores, se incluya entre las excepciones previstas en el artículo 58.6 a los vehículos de empresas y profesionales que presten servicios en el área entre los que pueden estacionar en las Zonas de Aparcamiento Vecinal sin limitación de tiempo y sin pagar.

Se estima parcialmente: si bien no parece adecuado el otorgamiento de una exención tan amplia como la que se solicita, por la posible afección que ello tendría a la propia finalidad de la regulación del estacionamiento en la misma en beneficio de las personas residentes, se modificará la norma para prever la extensión a estas zonas del alcance de los regímenes de "colectivos cualificados" previstos para el Servicio de Estacionamiento Regulado.

Se recuerda igualmente que la utilización de vehículos con el distintivo "CERO" emisiones de la Dirección General de Tráfico (excepción 58.6.vi) hace posible lo solicitado.

8.- Se propone subsidiariamente que, de no estimarse las alegaciones 1 a 4 anteriores, se incluya entre las excepciones previstas en el artículo 58.6 con la etiqueta "ECO" puedan estacionar sin limitación de tiempo y sin pagar tasa en las Zonas de Aparcamiento Vecinal, pues consideramos que no tiene sentido que esta clase de vehículos pueda estacionar en las áreas de acceso restringido (como establece el artículo 23.1.5) y sin embargo no puedan hacerlo en estas zonas.

Se desestima; si bien es cierto que el artículo 23.1.5 hace referencia a que los vehículos etiquetados "CERO" emisiones podrán "acceder y estacionar en

superficie", la alegación confunde el concepto de "Área de Acceso Restringido", que como su nombre indica hace referencia a una limitación fundamentalmente de circulación, con el concepto de "Zona de Aparcamiento Vecinal" que por el contrario que, también según indica su denominación, se relaciona con el estacionamiento en la vía pública y es por tanto más próxima en su naturaleza al "Servicio de Estacionamiento Regulado".

No se regula ninguna limitación específica de acceso (circulación) en las Zonas de Aparcamiento Vecinal para vehículos ECO o en general en función del distintivo ambiental de que tales vehículos dispongan, sin perjuicio de las limitaciones de carácter general que recoge la ordenanza para el conjunto de la ciudad y que recogen lo ya previsto en el Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático, aprobado por la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid en septiembre de 2017.

En cuanto al estacionamiento, contrariamente a lo que afirma la alegación, con la normativa propuesta los vehículos ECO podrían perfectamente estacionar en Zona de Aparcamiento Vecinal (de hecho, cualquier vehículo con independencia de su etiquetado ambiental) sin limitación específica por esa circunstancia, sin perjuicio de la necesidad de abonar la correspondiente tasa si procede y de hacerlo en el espacio que a esos efectos se determine cuando no sean de titularidad de una persona residente o les sea aplicable otra excepción. Se trata por tanto de una regulación similar a la del Servicio de Estacionamiento Regulado donde los vehículos ECO abonan también la correspondiente tasa (sin perjuicio de que la misma pueda tener en cuenta, y por tanto suponga un importe distinto, el distintivo ambiental del vehículo).

En definitiva, visto en sentido negativo, la normativa prevé la prohibición del estacionamiento en superficie para vehículos que no sean ECO o CERO en el ámbito de las Áreas de Acceso Restringido (salvo en las excepciones expresamente contempladas). Ambas categorías de vehículos podrán igualmente estacionar en superficie en las Zonas de Aparcamiento Vecinal, y en ambos casos (SER y ZAV) solo se prevé que sean los vehículos CERO los que estén exentos de la correspondiente tasa y de la limitación de la duración del estacionamiento.

NUM. 49

ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE OPERADORES DE PRODUCTOS PETROLÍFEROS (AOP)

En fecha 9 de julio de 2018 tiene entrada en el Registro ORVE, escrito por el que la ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE OPERADORES DE PRODUCTOS PETROLÍFEROS (AOP) formula alegaciones al proyecto inicial de Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

Presenta las siguientes alegaciones:

1º) Al artículo 199: Propone que dicho artículo incluya tres excepciones, para materias destinadas al aprovisionamiento de combustibles para el aprovisionamiento de vehículos de transporte por carretera, para combustibles con destino a puertos, aeropuertos y bases estacionales de aeronaves de lucha contra incendios con la finalidad de abastecer buques y aeronaves, y combustibles para el abastecimiento al transporte ferroviario y gasóleos de calefacción para uso doméstico.

Se estima: Se considera adecuada la propuesta realizada incluyéndose las excepciones en el artículo 199.3, que podrá quedar redactado de la siguiente manera *"3. Los vehículos de transporte de combustible a estaciones de servicio y gasóleos de calefacción para uso doméstico, los que tengan como destino puertos, aeropuertos y bases estacionales de aeronaves de lucha contra*

incendios con la finalidad de abastecer buques y aeronaves, y los destinados al abastecimiento del transporte ferroviario que estarán sujetos a la normativa de transporte de mercancías peligrosas."

2º) Al artículo 204: Se solicita un sistema ágil de autorizaciones municipales, pero no propone redacciones concretas.

Se desestima: El artículo citado incluye expresamente el registro electrónico de solicitudes. Adicionalmente, el artículo 4 de la Ordenanza recoge la presentación electrónica y la obligación de la Administración municipal de recabar electrónicamente los documentos elaborados por otras Administraciones, en ambos casos según lo establecido en cuanto a la tramitación de autorizaciones por lo establecido en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, que es plenamente aplicable.

NUM. 50

ANFAC, ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE FABRICANTES DE AUTOMÓVILES Y CAMIONES

En fecha 9 de julio de 2018 se incorpora al Registro del Área de Gobierno Portavoz, Junta de Gobierno y Relaciones con el Pleno, escrito con referencia 2018/746632 por el que D. [redacted], en representación de la ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE FABRICANTES DE AUTOMÓVILES Y CAMIONES, formula alegaciones al proyecto inicial de Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

Presenta las siguientes alegaciones:

1.- Se propone permitir la libre circulación y el estacionamiento en superficie en el interior de las Áreas de Acceso Restringido, además de los vehículos CERO y ECO, de los vehículos con distintivo C de la Dirección General de Tráfico (Artículo 23, criterios generales de acceso y funcionamiento de las Áreas de Acceso Restringido (AAR), apartados 1.5.1 y 1.5.2).

Se desestima: el análisis realizado por el alegante toma en consideración el parque general de vehículos existente, en tanto que los estudios realizados por el Ayuntamiento de Madrid se basan en el parque realmente circulante, cuya composición es notablemente diferente a la expuesta por aquel.

Por otra parte, la zona Central de la ciudad, prácticamente coincidente con el Distrito Centro y que se plantea sea el espacio próximo de implantación de un Área de Acceso Restringido (Madrid Central), dispone de una importantísima oferta de estacionamiento de rotación que garantiza un acceso adecuado de vehículos con distintivo ambiental B y C cuyo destino sea esa propia zona, donde en todo caso la limitación de espacio de estacionamiento en superficie en relación con la demanda existente es ya manifiesta.

En cuanto a la posibilidad de libre circulación por su interior, por su nivel de emisiones y evolución del parque (que crece en su inmensa mayoría con nuevos vehículos etiquetados con "C"), no parece adecuado que tales vehículos sean autorizados para utilizar ese ámbito, que sufre de graves problemas de calidad del aire que afectan a la salud de las personas, como vía de paso hacia otros destinos, ni queda justificado en la alegación en qué medida pueda afectar dicha regulación a las posibilidades de movilidad o a la actividad económica que esos trayectos "de paso" se realicen utilizando otros itinerarios o se sustituyan por otros realizados en modos de transporte económica y medioambientalmente sostenibles.

En cuanto a la expresión "neutralidad tecnológica" que utiliza el alegante, ésta queda garantizada por el hecho de que la ordenanza no hace referencia a tecnologías concretas, sino que utiliza como referencia a estos efectos la clasificación ambiental realizada por la Dirección General de Tráfico sin aludir a tecnología alguna, que proporciona seguridad jurídica, permite un marco que puede ser utilizado en entornos más amplios que el del Ayuntamiento de Madrid evitando la fragmentación territorial de la normativa ambiental, y es fácilmente identificable gracias a sus sistemas de etiquetado.

4.- Se propone que el colectivo cualificado de empresas de vehículos multiusuario o "carsharing" pueda optar "a las mismas condiciones que un vehículo ECO privado" (artículo 50.3.c y artículo 52.3.c, relativos al Servicio de Estacionamiento Regulado).

Se desestima: por una parte, y en la línea argumentativa del alegante, la nueva ordenanza plantea una gran cantidad de ventajas comparativas para los servicios de vehículo compartido o "carsharing" con carácter general, incluyendo su reconocimiento expreso en el Proyecto de Ordenanza como colectivo cualificado SER en el artículo 50.3.c), beneficiándose de dos importantes ventajas:

a) la posibilidad de estacionar en plazas azules de las zonas SER;

b) la posibilidad de que este estacionamiento se realice sin sujeción a limitación de plazo máximo de estacionamiento; de hecho es el único colectivo cualificado al que se reconoce este beneficio.

Contrariamente a lo argüido por el alegante, las empresas de vehículos multiusuario que utilicen vehículos ECO disponen al menos de las mismas posibilidades que los titulares privados de dichos vehículos, y la ventaja otorgada en el apartado b a los servicios de vehículo compartida es precisamente superior (y no inferior) a la que un vehículo ECO privado puede disfrutar conforme a la normativa propuesta, tanto en términos de coste como de duración del estacionamiento. Por tanto, se entiende que lo que en realidad se solicita es que las ventajas otorgadas no tengan en consideración las

características ambientales de los vehículos que se utilicen para la prestación del servicio, o al menos que se extienda la consideración realizada a los vehículos "ECO" de los servicios multiusuario para otros de etiqueta "C" en el caso de empresas de vehículo compartido.

Por el contrario, es precisamente el uso compartido y por tanto intensivo de estos vehículos el que hace especialmente relevante su impacto ambiental.

Se recuerda además que la norma ofrece igualmente otras ventajas a los vehículos multiusuario o de *carsharing.* Por ejemplo, su estacionamiento no se limita a la superficie sino que el Proyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible lo facilita en los aparcamientos municipales. Así regula en sus artículos 127.2 respecto de los aparcamientos rotacionales en gestión directa, 135.4 para los aparcamientos rotacionales en régimen disuasorio, 138.2.b) para los aparcamientos municipales en gestión indirecta que voluntariamente decidan acogerse al régimen previsto en la Ordenanza) y 149.1 respecto de los aparcamientos de residentes en régimen de abono de media y larga duración la posibilidad de contratación de "abonos de movilidad sostenible" destinados a facilitar el estacionamiento las 24 horas del día con reserva de plaza a empresas destinadas al arrendamiento tradicional y a corto plazo por horas (sharing) para vehículos que dispongan de las etiquetas ambientales "CERO" y ECO" emitidas por la Dirección General de Tráfico. En estos aparcamientos las empresas de vehículos compartidos, incluidas las carsharing y motosharing, podrán además instalar puntos de recarga para facilitar el desarrollo de sus actividades.

Entendemos que todas estas medidas benefician a las empresas de arrendamiento de vehículos multiusuarios o de *carsharing* de una manera

equilibrada con el derecho a la salud de la ciudadanía y favorecen el desarrollo de la movilidad como servicio en aras de avanzar en la sostenibilidad medioambiental de la movilidad urbana.

3.- Se propone que los nuevos requisitos medioambientales para el arrendamiento con conductor sean de aplicación, al menos, tres meses después de la entrada en vigor de la nueva Ordenanza o, en su caso, que pedidos de vehículos con etiquetado C realizados antes de la entrada en vigor de la misma, debidamente justificados, puedan circular por Madrid hasta el 31 de diciembre de 2027.

Se desestima, en función del impacto ambiental en materia de emisiones que nada menos que durante 9 años ello supondría para la ciudad, con la consiguiente repercusión sobre la calidad del aire y la salud pública, y en virtud de los siguientes argumentos:

Por una parte, se entiende que precisamente en función de la necesaria aplicación de criterios no discriminatorios entre los servicios de transporte de personas en automóviles de turismo, no puede hacerse distinción alguna entre lo recogido para el taxi y lo previsto para los servicios de arrendamiento con conductor (flota esta segunda que, además, solo en escasísimo porcentaje dispone de vehículos ECO o CERO frente al servicio de taxi cuya utilización de vehículos con tales distintivos supera ya el 40%).

No se entienden aplicables las consideraciones realizadas a la ordenanza municipal del taxi por no ser, al contrario que en ese sector, de competencia municipal sino estatal la regulación de las características de las que deben

disponer tales vehículos, siendo así que en la ordenanza de movilidad sostenible el Ayuntamiento se limita a regular lo relativo a las restricciones de circulación que fueran aplicables por motivos medioambientales.

Por otra parte, no parece adecuado dada la gran libertad de que disponen las personas titulares de autorizaciones VTC para seleccionar sus vehículos, muy superior a la recogida en la regulación vigente en el taxi, y que incluye la posibilidad de seleccionar ya cualquier vehículo ECO o CERO, de optar por vehículos ya disponibles en los concesionarios a los que se dirijan, o por modelos cuyos tiempos de entrega sean más reducidos.

Finalmente, la aprobación provisional de la ordenanza de movilidad sostenible por la Junta de Gobierno de la Comunidad de Madrid se produjo el 31 de mayo de 2018, momento a partir del cual su texto estuvo públicamente disponible para todos los actores económicos y sociales.

NUM. 51

AEDISMA, ASOCIACIÓN DE EMPRESAS DE DISTRIBUCIÓN DE LA COMUNIDAD DE MADRID

En fecha 9 de julio de 2018 se remite al Registro del Área de Gobierno Portavoz, Junta de Gobierno y Relaciones con el Pleno, escrito por el que ASOCIACIÓN MADRILEÑA DE EMPRESAS DE DISTRIBUCIÓN DE LA COMUNIDAD DE MADRID (AEDISMA) formula alegaciones al proyecto inicial de Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

Presenta las siguientes alegaciones:

1.- Al artículo 217. Definiciones (apartado 3, cuarto párrafo). Discrepa de su contenido entendiendo que el etiquetado ambiental de la Dirección General de Tráfico no contempla la situación del trabajo que realizan sus vehículos de reparto, y propone un "diálogo a tres bandas, Ayuntamiento de Madrid y sector de la DUM" para llegar a actuaciones más adecuadas en esta materia.

Se desestima: el sistema de distintivos ambientales de la DGT es una categorización que tiene su origen en el Plan nacional de calidad del aire y protección de la atmósfera y se ha creado basándose en el potencial emisor tanto de partículas como de óxidos de nitrógeno, principales contaminantes del aire.

La clasificación del parque tiene como objetivo discriminar positivamente a los vehículos más respetuosos con el medio ambiente y ser un instrumento eficaz al servicio de las políticas municipales, por tanto se considera que este esquema de clasificación es adecuado para los objetivos que se persiguen en la Ordenanza de Movilidad Sostenible, es coherente con la estrategia planteada en el Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático y aporta seguridad jurídica al tener un carácter supramunicipal.

En cuanto a la propuesta de "diálogo a tres bandas", debe mencionarse que en la tramitación de esta ordenanza no solo se ha dado estricto cumplimiento a lo previsto en el artículo 9.2 de la Constitución, el artículo 7 de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, los artículos 129.5 y 133 de la LPAC y la Ordenanza de Transparencia del Ayuntamiento de Madrid aprobada mediante Acuerdo Plenario de 27 de julio de 2016 (BOCM y BOAM de 17 de agosto), sino que se ha ido incluso más allá de las obligaciones legales buscando en todo momento la información y participación de la ciudadanía y los sectores afectados (incluyendo otras Administraciones Públicas) para asegurar el mayor acierto de su contenido.

En este sentido el texto ha sido sometido a un nuevo trámite de participación ciudadana a través del portal web municipal entre los días 9 y 23 de febrero de 2018, fomentando el debate en torno a 18 líneas maestras sobre la base de la siguiente información adicional:

https://decide.madrid.es/system/documents/attachments/000/000/259/original/716ca31c49ed6b78dcf61ed8eb65b5a535a5459d.pdf

Pero además, si bien ya se había cumplido con creces con los requisitos legalmente previstos para asegurar la participación ciudadana, dada la trascendencia que para los distintos tipos de actividades económicas y de transporte supone la regulación de la movilidad urbana sostenible, sin perjuicio de haberse realizado la consulta pública previa y un trámite de audiencia al amparo de lo previsto en el apartado 2 del artículo 133 de la LPAC mediante 17 reuniones celebradas entre el 16 de marzo y el 5 de mayo de 2017 se consideró oportuno, al objeto de lograr la mayor y mejor participación ciudadana, mantener siete reuniones adicionales con asociaciones de ciudadanos y grupos de interés (en las que participó en particular la asociación alegante en el marco del Comité Madrileño del Transporte por Carretera) condicionada a que éstos estuvieran inscritos en el Registro de Asociaciones o en el Registro de Lobbies, en cumplimiento del artículo 34, 38 y 39 de la Ordenanza de Transparencia de la Ciudad de Madrid aprobada mediante Acuerdo Plenario de 27 de julio de 2016 y la normativa de desarrollo del

Registro de Lobbies aprobada mediante Acuerdo Plenario de 28 de junio de 2017 y Acuerdo de Junta de Gobierno de 20 de diciembre de 2017. Las convocatorias de estas reuniones fueron además publicadas en el espacio web www.madrid.es/ordenanzamovilidad, específicamente creado por el Ayuntamiento de Madrid para fomentar la transparencia y participación en la elaboración de la norma.

Se hace constar además que la regulación sobre la que se alega estaba ya prevista en el Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático, aprobado por la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid tras ser sometido igualmente a un período de información pública durante el que se presentaron y respondieron 244 alegaciones.

En todo caso, se considera oportuno, tal y como se recoge en la alegación, generar un espacio de dialogo entre administraciones y con el sector de la distribución urbana, para el futuro desarrollo de este sistema de forma que se recojan las especificidades de los vehículos industriales y comerciales, para cuya celebración el Ayuntamiento de Madrid está a disposición del resto de actores.

2.- Se propone que se potencie la posibilidad de utilización de vehículos de 18 toneladas incluido el Distrito Centro, por motivos medioambientales, salvo las zonas que por razones urbanísticas o de otra naturaleza impidan su circulación (artículo 219.2.3).

Se desestima: por una parte, los pavimentos del Distrito Centro, para el que se han utilizado a lo largo de los años materiales generalmente diferentes a los del resto de la ciudad, sufrirían un deterioro importantísimo si se habilitara la utilización de vehículos tan pesados; por otra, la nueva ordenanza amplía ya la posibilidad de utilizar vehículos de hasta 18 toneladas. Así, en su artículo 197, indica lo siguiente:

Artículo 197. Restricciones de circulación

Queda prohibida la circulación de camiones de más de 18 toneladas de masa máxima autorizada, vayan o no cargados, los días laborables entre las 7:00 y las 22:00 horas y los días festivos en todas sus horas, en el término municipal de Madrid. En los mismos días y horarios queda prohibida la circulación de camiones de más de 12 toneladas por el interior del Distrito Centro y de las Áreas de Acceso Restringido cuya normativa reguladora específica así lo contemple.

Ello supone, en el sentido que propone la asociación alegante, una ampliación de la posibilidad de utilización de estos vehículos que en la ordenanza actual solo puede realizarse en el exterior de la M30. Por tanto, la nueva norma permite su empleo ni más ni menos que en cinco distritos más de la ciudad que la anterior.

En resumen, se valoran positivamente los beneficios ambientales derivados del empleo de vehículos de mayor capacidad de carga y, en ese sentido, la Ordenanza de Movilidad Sostenible incrementa significativamente la masa máxima autorizada con respecto a textos normativos anteriores. No obstante, se contemplan restricciones en su empleo atendiendo a criterios de seguridad (túneles Calle 30), ruido (horario nocturno sometido a autorización especial) o configuración urbana (Distrito Centro).

3.- Propone que la ordenanza regule que las reservas de carga y descarga deben situarse siempre a una distancia que no supere los 50 metros de los establecimientos de entrega (artículo 221).

Se desestima: La regulación que propone el proyecto de ordenanza mejora sustancialmente la escasa regulación de la ordenanza actualmente en vigor. La colocación de las reservas se realiza en todo caso previo estudio de los técnicos municipales, pero no se considera adecuado establecer aspectos tan concretos en una ordenanza municipal sobre movilidad, que dependen en todo caso de las posibilidades materiales del espacio y de otros condicionantes como la atención a otras necesidades (por ejemplo, personas con movilidad reducida, residentes, etc…), sin perjuicio de su posible consideración en la normativa urbanística.

4.- Indica que los vehículos del alegante precisan de un plazo superior al establecido en la disposición transitoria tercera para ser sustituidos en función de su distintivo ambiental de la Dirección General de Tráfico. Indican que obligan a su asociación a eliminar más de 1.400 vehículos (camiones y furgones), por lo que solicita un aplazamiento de las fechas previstas.

Se desestima: los plazos incluidos para el acceso a zonas restringidas en función de la clasificación ambiental son coherentes con la medida 15 del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático, aprobado en septiembre de 2017 tras ser sometido igualmente al correspondiente período de información pública durante el que se recibieron 244 alegaciones. Hay que señalar que no se establece una limitación para los vehículos con distintivo ambiental C y que la limitación de vehículos sin distintivo a aplicar desde el 1 de enero de 2020 afectaría únicamente a vehículos con más de 17 años de antigüedad.

5.- Se entiende imposible de cumplir el tiempo actualmente fijado en la ordenanza vigente de 30 minutos como máximo para el estacionamiento en reservas de carga y descarga (artículo 222).

Se desestima: más que una alegación a la nueva ordenanza de movilidad sostenible, parece más bien formulada hacia la regulación de la ordenanza actual.

El artículo 222.2 introduce precisamente mayor flexibilidad en esta materia, determinando que sea la Junta de Gobierno la que fije el tiempo máximo de uso de las reservas, que según la redacción planteada, reproducida a continuación, podrá ser diferente en función del ámbito espacial, las características ambientales del vehículo, su masa máxima autorizada y la necesidad de tiempo para realizar la actividad:

> *2. La Junta de Gobierno o la persona titular de órgano en que ésta delegue podrá establecer el tiempo máximo de uso de tales reservas para la realización de labores de carga y descarga, atendiendo a los siguientes criterios:*

a) ámbito espacial, ya sea con carácter general para toda la ciudad o mediante la determinación de plazos máximos diferenciados para determinadas áreas urbanas, como las áreas de acceso restringido, determinadas zonas SER y ZAV, barrios y distritos;

b) características ambientales del vehículo conforme al distintivo ambiental emitido por la Dirección General de Tráfico;

c) en su caso, masa máxima autorizada del vehículo empleado y necesidad de tiempo para realizar la actividad.

6.- Se entiende que la circulación por zonas peatonales de vehículos de 12 toneladas genera un problema de "incremento de vehículos" y "mayor dificultad para el tránsito de peatones y resto de desplazamientos por la zona".

Se desestima: pese a que la redacción no lo dice expresamente, parece deducirse del texto que lo que se demanda es la circulación de vehículos más pesados (por ejemplo, de hasta 18 toneladas) por zonas peatonales cuando, a través de la señalización correspondiente y en horario que a estos efectos se establezca, se permita su acceso de modo limitado para el abastecimiento de los comercios o particulares de esa zona.

En este sentido, por una parte, y contra el criterio del alegante, se entiende que se incrementa el riesgo para la seguridad vial de los peatones y la seguridad ciudadana en general en la medida en que se pudieran permitir vehículos más pesados a estos efectos, como prueban, por ejemplo, las restricciones para el acceso de vehículos pesados que, por motivos de seguridad, se han acordado en diversas ocasiones en relación con ámbitos de especial ocupación peatonal, como por ejemplo durante las festividades navideñas en el centro de la ciudad, mediante las correspondientes Resoluciones del Coordinador General de Seguridad y Emergencias del Ayuntamiento de Madrid.

Por otra, se reiteran los argumentos en relación con el diseño y resistencia de los pavimentos utilizados en las zonas peatonales que se han utilizado en la respuesta a la alegación número 2 de este documento.

NUM. 52

ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE DISTRIBUIDORES, AUTOSERVICIOS Y SUPERMERCADOS (ASEDAS)

En fecha 9 de julio de 2018 tiene entrada en el Registro de ECONOÍA Y HACIENDA, escrito por el que la ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE DISTRIBUIDORES, AUTOSERVICIOS Y SUPERMERCADOS (ASEDAS) formula alegaciones al proyecto inicial de Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

Presenta las siguientes alegaciones:

1ª) Al artículo 197. Comenta que la prohibición que indica la ordenanza relativa a los camiones de más de 18 toneladas significa que todo el transporte a tiendas de alimentación se deba realizar en horario nocturno, y que utilizar vehículos de menor peso de 18 toneladas supone incrementar los costes.

Se estima parcialmente: apreciado el error, se modificará la redacción del artículo 197 para reflejar que la prohibición de circulación de vehículos superiores a 18 toneladas afecta exclusivamente de manera permanente al Distrito Centro y Áreas de Prioridad Residencial, con un texto equivalente al siguiente:

Artículo 197. Restricciones de circulación

Queda prohibida la circulación de camiones de más de 18 toneladas de masa máxima autorizada, vayan o no cargados, los días laborables entre las 7:00 y las 22:00 horas y los días festivos en todas sus horas dentro del perímetro formado por la M-30, excluyendo ésta y sus enlaces. En los mismos días y horarios queda prohibida la circulación de camiones de más de 12 toneladas por el interior del Distrito Centro y de las Áreas de Acceso Restringido cuya normativa reguladora especifica así lo contemple.

Adicionalmente, para hacer plenamente efectivo este artículo en la redacción propuesta se suprimirá el artículo 200 "Permisos específicos".

Se hace constar que la nueva ordenanza, apreciando propuestas formuladas por el sector del transporte de mercancías durante la fase de contacto con grupos de interés debidamente inscritos en el registro de lobbies previa a la elaboración del texto actual, amplía la posibilidad geográfica de utilización de vehículos de entre 12 y 18 toneladas que en la ordenanza actual solo puede realizarse en el exterior de la M30.

2º) Al artículo 200 y 204. Propone que los permisos específicos se pidan para todas las tiendas del municipio que no estén incluidas en las zonas de acceso restringido.

Se desestima: el proyecto de ordenanza regula los permisos específicos a aquellos vehículos que superen las masas y dimensiones indicadas en la ordenanza y en la normativa estatal aplicable al transporte especial, no a tiendas, siendo necesaria la autorización específica para aquellos supuestos en los que está prohibida su circulación con carácter general.

Las restricciones por motivo de peso de los vehículos, además de utilizarse como criterio general entre los distintos tipos de transporte especial por la normativa estatal (Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos artículo 14.1), responden a la necesidad de garantizar que no se supera la capacidad portante del terreno y el correcto mantenimiento de pavimentos.

3º) Al artículo 217. Propone que el sistema de identificación al que se refiere el artículo sea electrónico y con efecto inmediato desde su comunicación para que sea rápido.

Se estima. Se menciona igualmente la aplicación a estos efectos de la normativa legal descrita en materia de solicitudes y documentación (artículo 4).

4º) Al artículo 219. Propone conocer si la restricción de distribución de mercancías para camiones que superen las 18 toneladas es para dentro o fuera del perímetro de la M30.

Se desestima: las especificaciones de masa máxima autorizada para vehículos de distribución urbana peso y horarios asociados establecidos en el artículo 219

son de aplicación para el conjunto del municipio de Madrid (salvo en zonas de acceso restringido).

Los requisitos ambientales en materia de ruido para operaciones en horario nocturno, así como los sistemas de comprobación, serán especificados en las normativas específicas.

NUM. 53

[redacted], APARCACOCHES, S.L.

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas al proyecto inicial de Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid durante su trámite de alegaciones.

En fecha 9 de julio de 2018 tiene entrada en el Registro del Área de Gobierno de Portavoz, el escrito por el que D. [redacted] en calidad de [redacted] de la mercantil APARCACOCHES, S.L. formula alegaciones al proyecto inicial de Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid. En el documento anexo refiere presentar la alegación en nombre del Foro de Medio Ambiente y Movilidad del Foro Local de Ciudad Lineal.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

Presenta la siguiente alegación:

Solicita que se modifique el Proyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible para regular una reserva de estacionamiento de carácter no rotacional para la prestación de servicio de aparcacoches en las condiciones reguladas en dicho Proyecto para las reservas de establecimientos hoteleros.

Se desestima: por su negativa afección al espacio público dado su carácter limitado y la prioridad de otros usos dignos de mayor protección, sin perjuicio de la posibilidad prevista en el artículo 61.7 que permite el establecimiento de reservas no expresamente enumeradas en la ordenanza.

NUM. 54

[redacted], APARCACOCHES, S.L.

En fecha 9 de julio de 2018 tiene entrada en el Registro del Área de Gobierno de Portavoz, el escrito por el que D. [redacted] en calidad de [redacted] de la mercantil APARCACOCHES, S.L. formula alegaciones al proyecto inicial de Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid. En el documento anexo refiere presentar la alegación en nombre del Foro de Medio Ambiente y Movilidad del Foro Local de Ciudad Lineal.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio a 9 de julio de 2018.

Presenta la siguiente alegación:

Solicita que se modifique el Proyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible para regular una reserva de estacionamiento de carácter no rotacional para la prestación de servicio de aparcacoches en las condiciones reguladas en dicho Proyecto para las reservas de establecimientos hoteleros.

Se desestima: por su negativa afección al espacio público dado su carácter limitado y la prioridad de otros usos dignos de mayor protección, sin perjuicio de la posibilidad prevista en el artículo 61.7 que permite el establecimiento de reservas no expresamente enumeradas en la ordenanza.

NUM. 55

CEPSA COMERCIAL PETRÓLEO, S.A.U.

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas al proyecto inicial de Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid durante su trámite de alegaciones.

En fecha 9 de julio de 2018 tiene entrada en el Registro del Área de Gobierno Portavoz, Junta de Gobierno y Relaciones con el Pleno, escrito por el que CEPSA COMERCIAL PETRÓLEO, S.A.U., formula alegaciones al proyecto inicial de Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

Presenta las siguientes alegaciones:

1º) No se refiere a ningún artículo en concreto. Propone que se permita el estacionamiento de vehículos "ECO Autogas" en zonas verdes del SER y no solo en azules.

Se desestima: los artículos 50 y 52 de la Ordenanza establece las condiciones del Colectivo cualificado de Empresas de Vehículos Multiusuarios o "*carsharing*".

No se considera oportuno ampliar a las plazas verdes las condiciones de la autorización del Colectivo Cualificado de Empresas de Vehículos Multiusuarios o "*carsharing*" que habilita para estacionar en plazas de color azul de todo el Área

de Estacionamiento Regulado, sin sujeción a limitacion de tiempo máximo de estacionamiento, ya que implicaría igualar "de facto" las condiciones aplicadas a los vehículos CERO, cuyos beneficios ambientales son superiores a los ECO.

2º) No se refiere a ningún artículo en concreto. Propone que se disminuya un 50% la cuota anual de aparcamiento de vehículos "ECO " en las zonas SER para que pueda ser rentable su uso.

Se desestima: La propuesta que se realiza corresponde al ámbito regulador tributario y por lo tanto, a la ordenanza fiscal reguladora del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas de la capital y no a la ordenanza de movilidad sostenible a la que alega en su escrito.

NUM. 56

D. [redacted]
ASOCIACIÓN MADRID PROBICI

En fecha 8 de julio de 2018 tiene entrada a través del Registro Electrónico del Ayuntamiento de Madrid el escrito por el que D. [redacted], en representación de la asociación "Madrid Probici" con CIF [redacted] en calidad de su [redacted], formula alegaciones al Proyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible inicialmente aprobado mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

1.- La primera de las alegaciones está referida al artículo 22 y propone que se cite específicamente a la bicicleta en el art 22.1.a

Se desestima. La bicicleta queda ya citada en el apartado b haciéndose referencia a la necesidad de favorecerla como promoción de una movilidad más sostenible dentro de la ciudad, por lo que entendemos que sus intereses quedan representados.

Si bien somos conscientes de su complementariedad con el transporte público y la bicicleta, la ordenanza cita intencionadamente al peatón dejando constancia de su consideración preferente como forma más primaria y fundamental de movilidad.

2.- La segunda de sus alegaciones versa sobre el artículo 181 que regula la circulación de motocicletas y ciclomotores, si bien consiste básicamente en prever que durante los tiempos de carga y descarga se permita transitar a bicicletas en calles peatonales.

Entendemos pues que se pretendía hacer referencia al artículo 187 en el que se regula la circulación de bicicletas y no al 181 que versa sobre motocicletas y ciclomotores.

Se desestima por razones de protección del tránsito peatonal. No se aporta ningún argumento que fundamente su petición. No se aprecia ninguna razón para establecer una excepción a la circulación general de bicicletas durante las franjas horarias de carga y descarga.

3.- La tercera de las alegaciones trata sobre la posibilidad de estacionamiento de bicicletas amarrándose a determinado mobiliario, como señales y vallas, haciéndose referencia expresa a la valla tipo sol (art. 48)

Entendemos que ha habido un error en la interpretación del texto puesto que permite el estacionamiento de bicicletas anclándose a vallas o elementos delimitadores de espacios, como la valla tipo "sol".

4.- La siguiente alegación, también reflejada en escrito presentado por la misma asociación con fecha 9 de julio de 2018, versa sobre la obligación que se establece a algunos colectivos en el artículo 190 para inscribirse en el registro municipal de bicicletas. Se propone que la inscripción sea voluntaria, incluso para quienes se dediquen al alquiler de bicicletas, puesto que se está atentando al derecho a ejercer libremente una actividad comercial.

Se desestima. El registro es obligatorio cuando la bicicleta es instrumento de una actividad económica (arrendamiento, distribución, reparto, etc.) como una garantía para los destinatarios finales de la actividad económica prestada por medio de la bici. En ningún caso tal registro puede entenderse como un atentado al derecho a ejercer actividades comerciales, sino como una regulación proporcionada en defensa del interés público y del de clientes de esos servicios y personas que utilizan la bicicleta con tales fines.

5.- La quinta de sus alegaciones está referida a las limitaciones que se prevén en el artículo 86 en el uso de los aparcamientos para bicicletas, en el sentido de que las bicicletas ligadas a una actividad económica no podrán ocupar más del 50% de las plazas existentes en una reserva de estacionamiento. Considera que tal limitación debería referirse al "número total de free floating en Madrid"

Se desestima. La finalidad del artículo, que establece una medida de fácil control por los servicios municipales (y apreciación por las posibles personas perjudicadas por la carencia de espacio), es asegurar que cada una de las reservas no es acaparada exclusivamente por servicios de alquiler sin base fija en perjuicio de otras personas, fundamentalmente las que utilicen bicicletas particulares.

La regulación global en materia de arrendamiento de bicicletas (en particular, "sin base fija") en la ciudad se encuentra en los artículos 211 y siguientes. Para evitar un uso abusivo del espacio público, el artículo 213 establece ya que "el aprovechamiento especial del dominio público municipal que supone el arrendamiento de bicicletas sin base fija se somete a la previa obtención de la correspondiente autorización demanial temporal". Por tanto, adicionalmente a la limitación establecida para su ocupación de reservas, estas empresas deberán obtener autorización municipal previa a sus operaciones.

6.- En sexto lugar, respecto al servicio de BICIMAD, se solicita que se incorpore en su comunicación la existencia de otros operadores de bicicleta privada.

Se desestima puesto que entendemos desproporcionado imponer a cualquier operador, con independencia de que sea público o privado, la obligación de informar sobre qué otros realizan el mismo servicio. Lo anterior no es óbice para las campañas que el ayuntamiento pueda realizar con objeto de informar sobre las distintas posibilidades que tienen los ciudadanos para realizar sus desplazamientos en bicicleta, como medida de fomento de este modo de transporte.

Por otro lado, se pide que se dificulte la utilización de las personas no abonadas para el alquiler ocasional de este servicio.

Se desestima ya que en estos momentos ya existe una diferenciación de alta y tarifas entre unos y otros.

7.- Respecto al artículo 189.3 referente al transporte de personas, mercancías y mascotas se solicita que se limite el peso máximo autorizado de un ciclo y se amplíe de 4 a 6 personas el número máximo de ocupantes.

Se estima parcialmente, extendiéndose a cuatro el número máximo para dar cabida al tándem doble, aunque valoramos que la limitación no debe establecerse por el peso máximo del vehículo sino por los efectos negativos que puede tener la circulación a una velocidad anormalmente reducida en convivencia en particular con la circulación motorizada y los riesgos de seguridad vial asociados.

8.- En último lugar se solicita que el ayuntamiento, contando con establecimientos turísticos, comerciales y deportivos, publique un resumen de las condiciones generales de circulación y mantenimiento, en al menos dos idiomas, con el fin de que pudiesen ser conocidas y distribuidas a todos los potenciales usuarios de bicicletas en nuestra ciudad.

Se desestima puesto que entendemos que tal extremo no tiene que incluirse en el texto de la ordenanza, que es una norma reglamentaria de carácter general y no un plan de acción o documento programático, sino que forma parte de las campañas de difusión de la misma sin perjuicio de otras específicas que pueden llevarse a cabo para promoción de la bici en nuestra ciudad.

NUM. 57

D. [redacted]

En fecha 9 de julio de 2018 tiene entrada en el Registro de OAC SALAMANCA, escrito por el que D. [redacted] formula alegaciones al proyecto inicial de Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

Presenta las siguientes alegaciones:

1ª) Al artículo 10. Propone reformular el artículo evitando un contenido excluyente en lo relativo al tratamiento de la accesibilidad.

Se desestima: el proyecto de ordenanza establece en el artículo una serie de colectivos a los que se pretende dar una especial protección, y concretar ámbitos en los que se desarrollará la misma, sin que en ningún caso sea excluyente respecto de cualquier otro ámbito en el que obviamente se aplicarán las medidas que establece la normativa sobre accesibilidad.

2ª) Al artículo 40.2. Propone que se establezca la posibilidad de excederse en dos minutos las paradas en carril bus, cuando el usuario sea una persona con movilidad reducida.

Se desestima: la redacción que propone el proyecto de ordenanza precisamente teniendo en cuenta al colectivo de personas con discapacidad, hace referencia al "tiempo imprescindible", que por definición no puede ser rebasado en ningún caso por ningún tipo de viajero que realice la operación con diligencia atendiendo a sus propias capacidades y necesidades, y por tanto será frecuentemente superior en el caso de tratarse de una persona con discapacidad.

3ª) Al artículo 46.2. Propone que se elimine la posibilidad de estacionar sin apagar el motor.

Se desestima: Dicho artículo establece que *"Quien conduzca deberá apagar el motor desde el inicio del estacionamiento, aun cuando permanezca en el interior del vehículo.*
Quedan excluidos de esta obligación los siguientes vehículos:

a) Los que cuenten con la etiqueta de distintivo ambiental del tipo Cero Emisiones emitida por la Dirección General de Tráfico.

b) Los destinados a la prestación de asistencia socio-sanitaria y los pertenecientes a Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado, Policía Municipal, Agentes de Movilidad y de Bomberos y Grúa Municipal.

c) Los vehículos de transporte público de viajeros exclusivamente entre el 1 de mayo y el 30 de septiembre.

Para quedar excluidos de la obligación prevista en este apartado, los vehículos a que se refieren la letra a) deberán exhibir en lugar visible el correspondiente distintivo expedido por la Dirección General de Tráfico que les acredite como tales."

Dichas excepciones tienen su justificación, bien en su escasa o nula contaminación ambiental y acústica, bien por tratarse de servicios públicos

necesarios o bien para el transporte público pero únicamente en las fechas en las que se pueden producir altas temperaturas y se permite para poder utilizar los aparatos de climatización de los vehículos.

4º) Al artículo 48. Propone que en el último párrafo del artículo se especifique un determinado tipo de mobiliario urbano sobre el que está prohibido a las bicicletas estacionar, concretamente añadir "tales como farolas, bancos, marquesinas, etc.)

Se estima. Se mencionarán expresamente bancos y marquesinas.

5º) Al artículo 110.8 y 11. Propone medidas para mejorar la accesibilidad de este tipo de infraestructuras municipales.

Se desestima: no consta que disponga de respaldo legal en la normativa de accesibilidad. La ausencia de este respaldo legal impide su imposición a los aparcamientos en gestión indirecta mediante concesión administrativa de obra pública o de gestión de servicio público, que son la gran mayoría de los aparcamientos.

En relación con la dotación mínima de plazas accesibles reservadas a personas con movilidad reducida, el artículo 115.1 se remite a la normativa sectorial vigente en cada momento, permitiendo por tanto su rápida adaptación a cualquier ampliación del porcentaje que pudiera aprobar el legislador estatal y autonómico.

Por todo lo anterior su propuesta no puede incluirse en la Ordenanza, pero se remite a los servicios técnicos municipales para que estudien y analicen la posibilidad de adoptar algunas de las medidas que propone en los aparcamientos municipales en gestión directa.

6ª) Al artículo 112.4.

Se estima: A efectos de que el precepto recoja la obligación de limitar la velocidad de circulación a 5 km/h en los espacios de estacionamiento de plazas accesibles para las personas con movilidad reducida.

7ª) Al artículo 113.2.5 (obligaciones de los gestores de aparcamientos). Propone añadir un párrafo relativo al plan de autoprotección.

Se desestima por los motivos argumentados en la respuesta a la alegación quinta. En todo caso se recuerda que el Plan de autoprotección no es un único documento sino un conjunto de ellos en el que se analizan los riesgos y se adoptan medidas para minimizarlos o evitarlos.

Por todo lo anterior su propuesta no puede incluirse en la Ordenanza, pero se remite a los servicios técnicos municipales para que estudien y analicen la posibilidad de adoptar algunas de las medidas que propone en los aparcamientos municipales en gestión directa.

8ª) Al artículo 113.2.10 (obligaciones de los gestores de aparcamientos). Propone que se especifique el cumplimiento de la normativa de accesibilidad en cuanto a tamaño, color, iluminación y situación de las plazas reservadas para personas con movilidad reducida, además de bucle magnético, accesibilidad técnica en los interfonos y planos de ubicación de salidas accesible.

Se desestima por los motivos argumentados en la respuesta a la alegación quinta, pero se remite a los servicios técnicos municipales para que estudien y

analicen la posibilidad de adoptar algunas de las medidas que propone en los aparcamientos municipales en gestión directa.

9º) A la Sección 3ª. Propone que se destine un número de plazas a personas con movilidad reducida.

Se desestima: A la sección 3ª del Capítulo II del Título Cuarto del Libro I relativo a los aparcamientos rotacionales en gestión en régimen disuasorio resulta de aplicación la reserva que en cada momento establezca la normativa sectorial sobre la dotación mínima de plazas accesibles reservadas a personas con movilidad reducida, por lo que el artículo 115 le resulta directamente aplicable.

10) Al artículo 151.3 a). Propone disminuir la velocidad máxima permitida por acera a sillas de ruedas de 10 km/h a 5 km/h.

Se estima: Estudiada la propuesta y visto que los estudios realizados por ejemplo por las universidades de Middle Tennesse (Estados Unidos) y Strathclyde (Reino Unido) confirman que la media de velocidad caminando de un peatón es de 5,3 km/h, se considera adecuada su modificación.

Por lo tanto la redacción del artículo 151.3.a) quedaría de un modo similar al siguiente:

"Las personas con movilidad reducida que circulen en silla de ruedas o dispositivos análogos, motorizadas o no, siempre que lo hagan a velocidad de peatón nunca superior a 5 kilómetros por hora."

Por el mismo motivo, se modificarían los artículos 193.F), 196.1.c) y 185.2, quedando redactados de un modo equivalente al siguiente:

- Artículo 193.F): *"En los parques públicos podrán circular por aquellos itinerarios en los que esté permitida la circulación de bicicletas. En caso de tratarse de sendas compartidas con el peatón se limitará la velocidad de circulación a 5 km/h, respetando en todo momento la prioridad del peatón. En ningún caso podrán circular sobre zonas ajardinadas.*

  En todo caso, la circulación en parques públicos de VMU del tipo C1 con uso económico requerirá de autorización previa del órgano municipal de gestión del parque, y no se permitirá la circulación de VMU del tipo C2 salvo en el caso de los utilizados para la distribución urbana de mercancías a establecimientos situados en el interior del parque."

- Artículo 196.1.c): *"En los parques públicos, por aquellos itinerarios en los que esté permitida la circulación de bicicletas. En caso de tratarse de sendas compartidas con el peatón se limitará la velocidad de circulación a 5 km/h, respetando en todo momento la prioridad del peatón. En ningún caso podrán transitar sobre zonas ajardinadas"*

- *Artículo 185.2: "Con carácter excepcional los niños menores de 12 años podrán circular en bicicletas por las aceras, zonas peatonales y calles peatonales que no hayan sido declaradas de especial protección para el peatón cuando cumplan los siguientes requisitos: que vayan acompañados por una persona adulta a pie o en bicicleta; que ninguno de ellos sobrepase en ningún caso los 5 kms/h; y que circulen y transiten respetando la prioridad de los peatones y las condiciones de seguridad vial.*

  Esta excepción no se aplica a las calles o zonas declaradas de especial protección para el peatón, en cuyas aceras o zonas peatonales se prohíbe la circulación de toda bicicleta."

11) A los artículos 151.4 y 196.1. Se propone que se elimine el supuesto de que las personas con patines y patinetes compartan espacio con los peatones.

Se desestima: la vigente Ordenanza de Movilidad de 26 de septiembre de 2005 contempla que los patines, patinetes y aparatos similares pueden circular por acera a paso de persona, reproduciendo en parte lo establecido en el artículo 121.4 del Reglamento General de Circulación. El proyecto de nueva ordenanza, que cuenta con rango de reglamento municipal, no puede contradecir la

normativa jerárquicamente superior de ámbito estatal, por lo que se ha optado por ampliar y aclarar los supuestos y los lugares por los que pueden circular proporcionando más alternativas a estos vehículos de modo que se acojan en menor medida a la posibilidad de circulación por acera, por lo entendemos que se mejora notablemente la seguridad jurídica al respecto.

12) Al artículo 152.1. Propone que se incluya en el artículo que los carriles bici deben delimitarse de forma que se permita ser detectados en todo su largo.

Se desestima: el propio Anexo III del proyecto de ordenanza define *"Carril-bici: es un carril de la calzada de uso exclusivo para las bicicletas señalizado con las marcas viales correspondiente. Puede disponer de bandas separadoras de resalto como marca vial."*.

13) Al artículo 152. Propone incluir un nuevo párrafo *"el ayuntamiento tenderá a dotar de semáforos con señalización acústica a demanda, con el fin de que estén disponibles las veinticuatro horas y sólo suenen cuando alguien que lo precise, lo active mediante el dispositivo a distancia"*

Se desestima: El estudio e instalación de semáforos con avisadores acústicos se realiza en la actualidad sin necesidad de que conste en una norma de rango reglamentario. Por consiguiente, y dado el nivel de concreción operativa de la medida que se propone, tampoco parece precisar de tal soporte normativo.

14ª) Al artículo 152. Propone que se incluya *"El Ayuntamiento incorporará señales luminiscentes en pasos de peatones con o sin semáforo, para contribuir a la seguridad de las personas".*

Se desestima: Se entiende que la señalización de los pasos de peatones debe realizarse en cumplimiento de la normativa nacional a estos efectos y en sus propios términos, sin perjuicio de que dicha normativa deba incluir los elementos que, desde el punto de vista técnico, se considere adecuado incorporar para garantizar su máxima seguridad y accesibilidad.

Considerando además el nivel de concreción operativa de la medida que se propone, no se entiende por tanto adecuado incluir la propuesta realizada en una norma reglamentaria local de carácter general, sin perjuicio de que se analice y en su caso se pueda ejecutar previo estudio de idoneidad por los servicios técnicos municipales.

15ª) Al artículo 152. Propone incluir que la programación de los avisadores sonoros de los semáforos contemplarán las necesidades de los usuarios con problemas de visión, y que la señal acústica permita su audición a un radio no inferior a 500cm, todas ellas consideraciones recogidas en el Decreto 13/2007 de la Comunidad de Madrid.

Se desestima: No se considera necesario incluir regulación ya recogida en normativa aplicable de ámbito superior y que por tanto sería ya de aplicación en la ciudad de Madrid.

16ª) Al artículo 152: Propone incluir que *"ningún paso de peatón con o sin semáforo se verá entorpecido por la presencia de bolardos o cualquier otro dispositivo de los que se instalan para impedir la colocación de vehículos sobre las aceras"*

Se desestima: No se considera adecuado incluir la propuesta realizada en una norma reglamentaria de carácter general, sin perjuicio de que se analice y en su caso se puedan ejecutar previo estudio de idoneidad por los servicios técnicos municipales.

17ª) Al artículo 153.1: Propone incluir ejemplos que suponen la obstaculización en las aceras como la colocación en aceras de cartas o menús de comidas, mesas no autorizadas, toldos, etc. y remitirlos a los supuestos de responsabilidad del artículo 263.1.

Se desestima: el ámbito de regulación adecuado al objeto propuesto es la ordenanza municipal de terrazas de veladores y Quioscos de Hostelería y Restauración y no la ordenanza de movilidad sostenible.

18ª) Al artículo 154. Propone que el artículo añada *"la declaración de espacio de especial protección para el peatón se dará a conocer por medio de la utilización de carteles o vallas con pictogramas adecuados, que lo publiciten en los lugares declarados como tales"*

Se estima parcialmente: se considera adecuado mencionar la necesidad de señalizar adecuadamente los espacios de especial protección, una vez se declare tal condición.

El artículo quedaría redactado de una manera equivalente a la siguiente:

*"**Artículo 154. Espacios de especial protección para el peatón***

Mediante Acuerdo del órgano competente se podrán declarar, con carácter temporal o permanente, determinadas aceras, calles y espacios públicos como "espacios de especial protección para el peatón".

La declaración deberá incluir la justificación motivada que ha llevado a la determinación de una calle o espacio como de especial protección para el peatón así como los usos y ocupaciones que se restringen o las condiciones de los que se autoricen.

A estos efectos, será necesario que con carácter general se trate de calles en las que la densidad peatonal existente o previsible pueda limitar la libertad individual de elegir la velocidad normal de la marcha y el adelantamiento peatonal y en el caso de que haya movimientos de entrecruzado o en sentido contrario, exista una alta probabilidad de que se presenten conflictos en el tránsito, siendo precisos frecuentes cambios de velocidad y posición para eludirlos, o existan especiales dificultades para el desplazamiento de personas con movilidad reducida.

No obstante lo anterior, podrán ser declaradas como tales en cualquier caso con objeto de ordenar y regular los usos y ocupaciones del viario priorizando aquellos más favorables para el peatón así como otros modos de movilidad sostenibles. La declaración deberá publicarse en el Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid y en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid. Una vez declarado el espacio como de especial

protección, deberá instalarse la señalización indicativa de tal circunstancia ”

19ª) Al artículo 168.a). Propone añadir *"Por razones de seguridad de los peatones, en el momento de fijar el lugar de instalación de los estacionamientos, se hará de forma que se evite que la proximidad posible entre la zona trasera del espacio de estacionamiento con un paso de peatones, pueda causar la invasión del paso por un autobús, cuando se halle a la espera de estacionamiento, al estar la parada ocupada por otro autobús de distinta línea".*

Se desestima: no se considera adecuado incluir la propuesta realizada, entendiéndose que resulta más clara la redacción dada en el proyecto de ordenanza *"Estas paradas se situarán próximas a los pasos de peatonales, respetándose, en todo caso, las distancias precisas para favorecer la visibilidad peatón-vehículo"*

20ª) Al artículo 168 a). Propone que se incluya que *"se deberá llevar a cabo un riguroso mantenimiento del funcionamiento de las rampas de acceso para personas con sillas de ruedas"*

Se desestima: el artículo 168 hace referencia a las reservas de estacionamiento para la parada del autobús y no al vehículo o sus elementos, por lo que no procedería su incorporación en este epígrafe. La propuesta incluye además un concepto jurídico indeterminado (“riguroso mantenimiento”).

21ª) Al artículo 168 b). Propone que se incluya que *"en el momento en el que un autobús alcance su espacio de estacionamiento, deberá activar siempre el mensaje exterior de información acústica…"*

Se desestima: sin perjuicio de su posible incorporación a la normativa de servicio de la Empresa Municipal de Transportes, y dado el nivel de concreción operativa de la medida que se propone, no se considera adecuado incluir la propuesta realizada en una norma reglamentaria de carácter general.

22ª) Al artículo 168 b). Propone incluir en la redacción aspectos relativos a la ubicación de los botones para activar los sistemas acústicos de marquesinas o postes.

Se desestima: sin perjuicio de su posible incorporación a la normativa de servicio de la Empresa Municipal de Transportes, y dado el nivel de concreción operativa de la medida que se propone, no se considera adecuado incluir la propuesta realizada en una norma reglamentaria de carácter general.

23ª) Al artículo 185.2 (circulación de menores en bicicleta por acera). Propone eliminarlo.

Se desestima: la previsión contemplada en este artículo va dirigida a asegurar la seguridad de los menores y añade dos condiciones; por una parte, que el menor vaya acompañado de una persona adulta y por otra, que no rebase los 5 km/h (modificación operada en virtud de alegaciones estimadas, reduciéndola de 10km/h a 5 km/h) que es la velocidad a la que como máximo suele caminar un peatón, todo ello con el objetivo de que trayectos como los escolares, en determinadas zonas de la ciudad en su configuración actual, puedan realizarse ya de modo seguro como iniciación a la utilización de la bicicleta como medio de transporte.

24ª) Al artículo 188.2. Propone su eliminación.

Se desestima: La redacción que propone el proyecto de ordenanza ha sido supervisada por los servicios técnicos municipales que han considerado positivo mantener dicha regulación, al facilitar la salida de los ciclistas siempre que la señalización expresamente lo permita y se respete la prioridad del resto de usuarios, incluyendo como es lógico la de los peatones.

25ª) Aunque la alegación no lo menciona, entendemos que se alega al artículo 192. Propone que la edad mínima para poder circular con VMU sea elevada de quince a dieciocho años.

Se desestima: el artículo 192.1 dispone que *"Los menores de 15 años solo podrán hacer uso de vehículos de movilidad urbana cuando éstos resulten adecuados a su edad, altura y peso, fuera de las zonas de circulación, en espacios cerrados al tráfico, y acompañados y bajo la responsabilidad de sus progenitores o tutores, o en el supuesto previsto en el apartado 4 del artículo 195."* Esta edad, además, se equipara a la definida en la normativa nacional aplicable para la utilización de ciclomotores.

26ª) Al artículo 193. Propone eliminar "con carácter general" y el apartado "c", dejando clara la prohibición de los VMU de circular por aceras y espacios peatonales.

Se desestima: El texto indica ya expresamente en su apartado a que *"con carácter general se prohíbe la circulación de los VMU por aceras y demás espacios reservados con carácter exclusivo para el tránsito, estancia y esparcimiento de los peatones"*. La propia norma marca como única excepción a esta circunstancia las aceras bici.

Además, se hace constar que la regulación que realiza la ordenanza propuesta se basa en la Instrucción 16/V-124 de la Dirección General de Tráfico, considerándose adecuada a estos efectos.

27ª) Al artículo 232.1. Propone incluir en el artículo que el paso peatonal en supuestos de ocupación de acera por mudanza será de al menos de 1,80 metros de anchura.

Se estima: el artículo 38 recoge las condiciones a las que se someten las ocupaciones y por lo tanto son de aplicación a las ocupaciones por mudanzas. El último párrafo del artículo 232.1 quedaría pues redactado de un modo asimilable al siguiente:

> *"Se permite la utilización de la acera, paseos y demás zonas peatonales para la asistencia y colocación de máquinas elevadoras y demás medios auxiliares que se precisen, garantizando en todo momento un paso peatonal de 1.80 metros de ancho y 2.10 de altura, y en todo caso sujetas a las indicaciones de los agentes de la autoridad y al cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 38 de la presente Ordenanza en cuanto a la señalización de la ocupación."*

28ª) Al artículo 244. Propone que la Tarjeta de Estacionamiento para Personas con Movilidad Reducida (TEPMR) pueda ser utilizada no solo cuando la persona se halle en el vehículo, sino cuando pueda acreditar fehacientemente que el estacionamiento del vehículo es para hacer posible al titular de la tarjeta acceder a él.

Se desestima: tal y como indica en el propio texto de la alegación, se considera que una ordenanza municipal no puede contravenir condiciones establecidas expresamente en normativa de rango superior, como es el Real Decreto 1056/2014, debiendo instarse la modificación de aquel ante la Administración General del Estado, que es la competente al efecto.

29ª) Al apartado 2 de la Disposición Adicional Tercera. Propone añadir *"..así como el cumplimiento de los niveles óptimos de accesibilidad a la web vigentes en cada momento."*

Se estima parcialmente: Se acepta en esencia la propuesta pero se considera más adecuada una redacción asimilable a la siguiente:

"2. La extracción deberá garantizar la disponibilidad de la información en formatos abiertos que permita su reutilización en condiciones óptimas. Todo desarrollo de aplicaciones informáticas en este ámbito deberá incorporar en sus prescripciones técnicas esta condición, así como el cumplimiento de la normativa de accesibilidad que sea aplicable en cada momento."

NUM. 58

ASOCIACIÓN MADRILEÑA DE APARCACOCHES Y CONDUCTORES PROFESIONALES DE TURISMOS (AMAC)

En fecha 9 de julio de 2018 tiene entrada en el Registro del Área de Gobierno Portavoz, Junta de Gobierno y Relaciones con el Pleno, escrito por el que ASOCIACIÓN MADRILEÑA DE APARCACOCHES Y CONDUCTORES PROFESIONALES DE TURISMOS (AMAC) formula alegaciones al proyecto inicial de Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

Presenta las siguientes alegaciones:

1º) No se refiere a ningún artículo en concreto. Propone que se contemple al igual que ya se hace para los establecimientos hoteleros, una reserva de estacionamiento de carácter no rotacional de forma que se habiliten espacios en la vía pública, estaciones de autobús y tren, Aeropuertos, Palacios de Congresos y aledaños de los estadios de fútbol, que faciliten la parada y estacionamiento de los vehículos usuarios del servicio durante las operaciones de su recepción y entrega por parte del personal aparcacoches.

Se desestima: La propuesta que se realiza ya está en su mayor contemplada en el artículo 106 del proyecto de ordenanza, referido a las *"Reservas para centros o actividades singulares"*, cuyo objeto es habilitar espacios en la vía pública que faciliten, la parada y el estacionamiento de vehículos en el entorno de los

grandes recintos deportivos y culturales, como pueden ser estadios deportivos, plazas de toros y similares durante la celebración de espectáculos, así como de mercados u otros centros singulares, debiendo solicitarse por los titulares de los recintos para los que se necesite la reserva.

Fuera de este supuesto, y en particular en relación con la propuesta sobre espacios de estacionamiento a estos efectos en la vía pública, se desestima por su negativa afección al espacio público dado su carácter limitado y la prioridad de otros usos dignos de mayor protección, en tanto que el Ayuntamiento de Madrid apuesta por fomentar el uso de transporte público, más solidario y respetuoso con el medio ambiente y la convivencia de todos los usuarios de la ciudad, sin perjuicio de la posibilidad prevista en el artículo 61.7 que permite el establecimiento de reservas no expresamente enumeradas en la ordenanza.

NUM. 59

TRIXI MADRID S.L. y BIKE SPAIN TOURS, SLU

En fecha 9 de julio de 2018 tiene entrada en el Registro de la Agencia Tributaria de Madrid, el escrito por el que D. [redacted] en nombre y representación de la mercantil TRIXI MADRID, S.L., y D. [redacted] en nombre y representación de la mercantil BIKE SPAIN TOURS, S.L.U., formulan alegaciones al proyecto inicial de Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

En su alegación solicita la modificación del artículo 185.1 con el fin de que se autorice la circulación de bicicletas con fines turísticos por calles y zonas peatonales cuando la densidad peatonal lo permita, extremando la precaución y respetando la prioridad de los peatones. La alegación pretende que se pueda autorizar la circulación en bicicleta de grupos de turistas acompañados de un guía que se responsabilizaría.

Asimismo, solicita que con carácter excepcional se le autorice a circular por determinados espacios públicos como los Parques de Retiro, Debod, Parque

del Oeste y Madrid Río y zonas peatonales como las Plazas de Oriente, Mayor, de la Paja, entre otras.

Se desestima: Frente a la tradicional concepción de la seguridad vial centrada en la calzada y las vías públicas, con especial énfasis a las relaciones entre los distintos tipos de vehículos, el Proyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible tiene como una de sus principales objetos otorgar a los peatones una especial protección. Para ello es prioritario poner también el énfasis de la seguridad vial a todo cuanto sucede en las aceras. Esta consideración es aún más relevante en aquellos ámbitos de la ciudad en que se produce un intensísimo tránsito de peatones como consecuencia de la concentración de actividades comerciales, turísticas, de ocio o de otra naturaleza.

A tal objeto el artículo 185.1 prohíbe la circulación por las aceras a las bicicletas, con la excepción de los menores de 12 años por aceras, zonas y calles peatonales que no hayan sido declaradas de especial protección para el peatón. A tal efecto el artículo 193.A) prohíbe la circulación de los vehículos de movilidad urbana por las aceras y demás espacios reservados con carácter exclusivo para el tránsito, la estancia y esparcimiento de los peatones.

La bicicleta tiene, conforme a la Ordenanza de Movilidad Sostenible, un amplísimo catálogo de vías por las que puede circular, más amplio que los VMU, por las que los operadores turísticos pueden transitar para mostrar la historia, la arquitectura y la vida de nuestra ciudad.

El artículo 188 reconoce la prioridad de paso de las bicicletas en calzada a salvo de señalización en contrario, regula las líneas de detención adelantada para

incrementar la seguridad vial de los ciclistas y permite su acceso a las áreas de acceso restringido.

El artículo 189 regula específicamente el uso de la bicicleta como vehículo para desarrollar esta actividad turística y otras actividades económicas.

El artículo 23.1 exime de cualquier restricción para acceder y circular por las calles del interior del perímetro de las Áreas de Acceso Restringido (como "Madrid Central") a las bicicletas y otros ciclos.

En definitiva, la Ordenanza regula y fomenta el uso de la bicicleta como medio personal de transporte y como instrumento para el desarrollo de actividades económicas, otorgando amplias posibilidades para desarrollar su actividad turística. No obstante, por motivos de seguridad vial debe desestimarse su alegación porque las aceras deben reservarse para los peatones.

Nada impide que recorran los espacios para los que solicita acceso de forma peatonal, descabalgando puntualmente de la bicicleta en condiciones de seguridad y accesibilidad para el resto de usuarios peatonales de las aceras y espacios públicos.

Por último y en relación con los parques y jardines públicos, el artículo 186.5 recoge las condiciones generales de circulación sin perjuicio de las condiciones específicas de parques y zonas forestarles mediante la oportuna señalización.

NUM. 60

ASOCIACIÓN DE VECINOS DEL BARRIO DE LAS LETRAS

En fecha 9 de julio de 2018 tiene entrada en el Registro de la Oficina de Atención a la Ciudadanía de Centro, el escrito por el que D. [redacted] como [redacted] de la Asociación de Vecinos del Barrio de Las Letras formula alegaciones al proyecto inicial de Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

Presenta las siguientes alegaciones por las que la citada Asociación solicita:

1ª) En el artículo 22.2.e) del Proyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible sustituir el término "garantía" de acceso de vehículos de suministro y servicios al área de acceso restringido por "se facilitará".

Se estima: su alegación por considerar inadecuado el término "garantizar" porque el acceso se condiciona al cumplimiento a los criterios de gestión y

funcionamiento de cada Área de Acceso Restringido en los términos del artículo 23.

No obstante lo anterior, y dado que como consecuencia de otra alegación el apartado 2 del artículo 22 desaparece, no procede cambio alguno.

2ª) Respecto a las áreas de acceso restringido, sustituir el contenido del artículo 22.3.b) por la expresión *".. y aquellos de libre circulación si los hubiera"*.

Se desestima, porque puede requerirse la libre circulación por algunos viales o tramos de ellos, como sucede con los límites externos que definen el perímetro de las áreas de acceso restringido.

3ª) Respecto a las áreas de acceso restringido, solicita la modificación del artículo 23.1.5 para que los vehículos CERO emisiones y ECO no puedan estacionar.

Se estima parcialmente: La creación de las áreas de acceso restringido responde fundamentalmente a razones medioambientales. La circulación y el estacionamiento de estos vehículos es medioambientalmente respetuosa y por tanto coherente con su finalidad, por lo que se desestima la alegación en lo relativo a la prohibición de estacionamiento de estos vehículos.

No obstante, se comparte la necesidad de aclarar las condiciones en que estos vehículos y el resto de vehículos contemplados en los subapartados del

apartado 1 del artículo 23 pueden estacionar A tal efecto se modifica el artículo 23.

4ª) Respecto a las áreas de acceso restringido, solicita la modificación del artículo 23.3.2 para que los vehículos de empresas y profesionales puedan acceder pero no aparcar:

Se desestima: el citado precepto regula el acceso a las Áreas de Acceso Restringido y no su estacionamiento. Por otro lado, el estacionamiento de los vehículos de empresas y profesionales que presten servicios o entreguen o recojan suministros en el Área de Acceso Restringido debe mantenerse para satisfacer el interés general del suministro de bienes y prestación de servicios a los vecinos y las actividades residentes en cada respectiva Área.

5ª) Respecto a las áreas de acceso restringido, solicita la modificación del artículo 23.3.4 para que los autotaxis solo puedan estacionar en las reservas específicamente habilitadas mediante señalización.

Se desestima: por los motivos expuestos en la respuesta a la alegación 3ª. La cuestión del estacionamiento se resuelve mediante el párrafo introducido al final del artículo 23.1 del Proyecto de Ordenanza.

6ª) Respecto a las áreas de acceso restringido, solicita la modificación del artículo 23.3.5 para que los VTC no puedan estacionar en las Áreas.

Se estima parcialmente: se estima la concreción de que los VTC pueden acceder a las Áreas de Acceso Restringido exclusivamente en cumplimiento de la normativa estatal y autonómica reguladora del transporte terrestre. A tal efecto se concreta el artículo 23.3.5 que quedaría redactado en los siguientes términos:

*"**Artículo 23.3.5.** Los vehículos de arrendamiento con conductor con servicio previamente contratado con origen o destino en el Área de Acceso restringido".*

7ª) Respecto a las áreas de acceso restringido, solicita eliminar el supuesto contemplado en artículo 23.3.6 (erróneamente se cita como 22.3.6) para que las motocicletas y ciclomotores no puedan acceder a las Áreas.

Se desestima por estar ya contemplado parcialmente, en la medida en que el primer párrafo del artículo 23 concreta que el acceso de todos los vehículos contemplados en dicho precepto se podrá excepcionar en función de la actividad a prestar en el Área, su distintivo ambiental conforme al Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico y su horario de funcionamiento.

8ª) Respecto a las restricciones temporales por motivos medioambientales, en cuanto a la solicitud de anulación del artículo 35.5.m) para prohibir la circulación de motos y motocicletas en supuestos de alta contaminación ambiental:

Se desestima, por cuanto no se justifica prohibición general de toda una categoría de vehículos; se constata además que la literalidad del precepto no

atribuye una autorización genérica sino la mera posibilidad de que la Junta de Gobierno excepcione a estos vehículos en las condiciones que se establezcan en el correspondiente acto administrativo, pudiendo dicho acto por ejemplo excepcionar exclusivamente a las motocicletas y ciclomotores que posean un determinado distintivo ambiental específico conforme al Registro de la DGT o según otros criterios relativos al impacto de su circulación sobre la calidad del aire.

9ª) Respecto a las restricciones temporales por motivos medioambientales, en cuanto a la solicitud de inclusión en el artículo 35.b para evitar la coincidencia de actos que distorsionen el acceso y estacionamiento de los residentes y la necesaria coordinación entre áreas:

Se desestima: por falta de concreción de la alegación, resultando incoherente al desconocerse si se refiere al artículo 35.3.b) o a otro apartado. Se descarta que la propuesta tenga que ver con el artículo 35.5.b) referido a los servicios de extinción de incendios, protección civil y salvamento.

10ª) En relación con el artículo 47.2 se solicita iniciarlo con un párrafo destinado a evitar la aplicación del precepto en la zona SER.

Se desestima por tratarse de una medida destinada a cumplir la obligación legal de facilitar la rotación en el uso de las plazas de estacionamiento recogida en el artículo 7.2 del Texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, aplicable al estacionamiento en vía pública en toda la ciudad.

11ª) En relación con los artículo 48 y concordantes se solicita la prohibición taxativa de estacionamiento de motocicletas, triciclos a motor y ciclomotores en las aceras, pudiendo tan solo estacionar en las reservas específicas.

Se desestima: el artículo 48 establece la obligación de estacionamiento de las bicicletas, motocicletas y ciclomotores en la calzada o en reservas específicas para este tipo de vehículos. En este sentido le informamos de que el Ayuntamiento de Madrid está llevando a cabo actuaciones para incrementar las reservas para motocicletas y bicicletas en la banda de estacionamiento de numerosas calzadas de la ciudad, ayudando con ello a que este tipo de vehículos "bajen" de la acera a la calzada. Sirva de ejemplo la futura área de acceso restringido Madrid Central en la que se va a duplicar el número de plazas situadas en reservas para estos vehículos.

Solo cuando no sea posible estacionar en estas reservas, el Proyecto de Ordenanza admite el estacionamiento en aceras siempre que no se trate de calles de especial protección para el peatón y no lo prohíba la señalización, debiendo dejar en todo caso un ancho libre de paso de tres metros para garantizar la movilidad peatonal accesible. También, como novedad importante que limita el uso de las aceras, no estará permitido el estacionamiento de estos vehículos cuando en la calzada aneja a la acera correspondiente exista banda de estacionamiento.

Finalmente, la norma prevé igualmente la posibilidad de declaración de determinadas zonas como "espacios de especial protección para el peatón" (artículo 154), en los que no será posible el estacionamiento sobre acera en ninguna circunstancia (artículo 48).

El fundamento de esta regulación radica en las ventajas para la movilidad que suponen las motocicletas y los ciclos desde el punto de vista de espacio: como sabrá buena parte de los desplazamientos en vehículo privado se realizan por una única persona. Desde esta perspectiva la circulación en estos vehículos ayuda a una menor ocupación de espacio, incluyendo el espacio público.

12ª) En relación con el artículo 49.1 por el que solicitan la exclusión de las zonas SER y la supresión de los parquímetros de las Áreas de Acceso Restringido.

Se desestima: la alegación confunde el concepto de "Área de Acceso Restringido", que como su nombre indica hace referencia a una limitación fundamentalmente de circulación, con el concepto de "Servicio de Estacionamiento Regulado" (SER) que por el contrario que, también según indica su denominación, se relaciona básicamente con el estacionamiento en la vía pública. Se entiende que ambas medidas son compatibles y necesarias tanto desde el punto de la protección del medioambiente urbano como de la ordenación del espacio destinado en vía pública para estacionamiento, facilitando el estacionamiento de los residentes y la rotación legalmente exigida.

13ª) En relación con el artículo 52.1 se critica la inclusión de una excepción en el apartado 1.i) respecto a los residentes en el barrio de Cortes a los que se permite estacionar en un determinado perímetro del barrio de Jerónimos.

Se desestima: dado el déficit de plazas en el barrio de Cortes y la existencia de oferta suficiente en el perímetro del barrio de Jerónimos, se entiende que el

régimen autorizado responde a razones de interés general de ordenación del estacionamiento.

14ª) En relación con el artículo 52.1 se solicita que se recoja expresamente en la Ordenanza la obligación municipal de rescate del aparcamiento municipal en gestión indirecta de la Plaza de Santa Ana y su destino a residentes, así como la dotación total para residentes del aparcamiento de Jacinto Benavente. Por último, solicitan la modificación de los contratos de las concesiones de los aparcamientos de la Plaza del Carmen, Sevilla, Descalzas y Plaza de Las Cortes para destinarlos mayoritariamente a los residentes hasta que revierta la concesión a la Administración municipal y pueda destinarse íntegramente a uso residencial.

Se desestima la inclusión en la Ordenanza del rescate y la modificación de las concesiones vigentes sobre aparcamientos municipales porque el Ayuntamiento de Madrid respeta el principio de seguridad jurídica y da cumplimiento a los contratos en los que es parte. También se desestima la solicitud de que los aparcamientos municipales en gestión indirecta que reviertan a la Administración deban destinarse íntegramente a uso residencial, porque el Ayuntamiento reconoce la necesidad de que los ciudadanos puedan disponer de plazas de uso rotacional subterráneas para el acceso a las zonas en que su ubican para facilitar la visita a los residentes y para facilitar el acceso a los servicios, comercios, hoteles y restaurantes del entorno.

No obstante, y pese a la desestimación de la solicitud de su alegación en los términos literales en que ha sido formulada, se entiende ya incorporada parcialmente la idea que subyace a su petición porque el Proyecto de Ordenanza contempla en su Disposición adicional primera la obligación del

órgano municipal de determinar el número de plazas a destinar a uso residencial.

15ª) Se solicita la eliminación del artículo 60.7. Existe un error en la referencia al precepto porque no existe artículo 60.7. Se responde entendiendo que el alegante ha hecho referencia en realidad al contenido del artículo 60.a).7.

Se desestima: por la necesidad de que existan determinadas reservas para el transporte discrecional de viajeros.

16ª) Se solicita modificar la regulación del artículo 104.c) para que las reservas de establecimientos hoteleros solo funcionen de 8 a 22 horas en zonas de concentración de "hostelería".

Se desestima: la reserva se destina a los establecimientos hoteleros cuya actividad se desarrolla las 24 horas del día.

17ª) Se solicita modificar el artículo 141.c) para condicionar la oferta de plazas de residentes en régimen de gestión mediante abonos de media y larga duración a personas físicas y jurídicas titulares y actividades económicas y personas que desarrollen su actividad profesional en inmuebles ubicados en el área de influencia a que los residentes definidos en los apartados a) y b) hayan sido informados fehacientemente y aún así hayan quedado vacantes.

Se desestima: por motivos de seguridad jurídica y eficacia de la administración y las políticas públicas, los procedimientos de concurrencia competitiva no pueden suspenderse porque una persona de entre miles no haya recibido una notificación. Sin perjuicio de ello, se destaca que el Proyecto de Ordenanza establece ya expresamente la preferencia de los personas físicas residentes en el área de influencia, y dentro de éstas con la prioridad absoluta de las personas con movilidad reducida, sobre cualquier otro interesado.

Respecto a la notificación, el Ayuntamiento de Madrid notifica a todas las personas interesadas mediante publicación oficial sustitutiva de la notificación individual al tratarse de un procedimiento de concurrencia competitiva, en aplicación de la Ley 39/2015. Además el artículo 142.1 del Proyecto de Ordenanza exige la publicación en la página web. Finalmente, los medios de comunicación social (prensa escrita y digital, televisión, radio) se hacen eco de las notas de prensa de la Administración Pública.

Por último los apartados a1 a 3 del artículo 143 del Proyecto de Ordenanza garantizan la prioridad de las personas físicas residentes interesadas en contratar abonos media y larga duración para residentes.

18ª) Se solicita modificar el artículo 142.4 para que los comerciantes y trabajadores solo puedan acceder al proceso de comercialización si hubieran quedado plazas disponibles tras el proceso de comercialización a las personas físicas residentes.

Se desestima: por los motivos expuestos en la respuesta a la alegación 17ª) sobre el artículo 141.1.c).

19ª) Se solicita modificar el artículo 143.2 para que la asignación de plazas fuera anualmente revisable si durante ese tiempo se hubieran recibido solicitudes de los residentes definidos en los apartados a) y b) del artículo 141.1.

Se estima parcialmente: no se acepta la redacción propuesta por la alegación pero sí se incluirá parcialmente el argumento que subyace a su propuesta mediante la modificación del artículo 143.4 con una redacción similar a ésta:

> *"**Artículo 143.4.** Los residentes definidos en los apartados a) y b) del artículo 141.1 solo podrá renovar, antes de la expiración de su vigencia, un máximo de dos abonos por domicilio, con independencia de la persona titular y conservando siempre la prioridad las personas con movilidad reducida empadronadas en ese domicilio. Una vez extinguidos los demás abonos si las personas empadronadas en ese domicilio desearan optar a contratar un nuevo abono deberán formular una nueva solicitud que se tramitará conforme a lo previsto en este artículo.*
>
> *Los colectivos definidos en el artículo 141.1.c) que fueran titulares de un abono no podrán renovarlo si en dicho aparcamiento existiera, antes del vencimiento de su abono, lista de espera de los residentes de los apartados a) y b) del mismo precepto al disponer éstos de prioridad de acceso a los abonos sobre las plazas que quedaren disponibles".*

20ª) Plantea una nueva redacción del artículo 144.3 destinada a que los precios de las plazas de residentes no puedan ser superiores a la cobertura de los costes asociados a la gestión de las plazas, su mantenimiento y conservación, y la amortización parcial de los costes de construcción, mientras que para los abonos de personas físicas y jurídicas del artículo 141.1.c) tenga que

establecerse un recargo que aproxime los precios a los del mercado en el área de influencia.

Se estima parcialmente: se desestima la redacción propuesta respecto de las tarifas de las plazas de los residentes porque, de conformidad con la legislación tanto patrimonial de las Administraciones Públicas, de contratos del Sector Público y de estabilidad presupuestaria, los precios y las tarifas de los servicios públicos deben garantizar la viabilidad económica del servicio y la estabilidad y sostenibilidad presupuestaria de la Administración Local titular del servicio.

No obstante, se modifica la redacción del precepto para recoger la posibilidad de que los abonos de las actividades económicas puedan tener precios distintos de los de las personas físicas residentes, así como para hacer referencia a los costes de construcción, renovación y reforma. A tal efecto se dará al artículo 144.3 una redacción similar a la siguiente:

> *"**Artículo 144.3:** Los precios de los abonos asegurarán la viabilidad económica del servicio en los términos legalmente previstos y se determinarán en función de:*
>
> *a) los plazos de duración, de forma que a mayor plazo menor será el precio;*
>
> *b) la satisfacción de todos los costes asociados a la amortización parcial de los costes de construcción, reforma y renovación del aparcamiento, así como todos los costes relacionados con la gestión de la plaza y su uso por la persona abonada (seguridad, limpieza, consumos de agua, luz y electricidad, tributos, gastos de administración y otros) y los relacionados con su mantenimiento y conservación;*
>
> *c) los precios de los abonos de los colectivos definidos en el apartado c) del artículo 141.1 podrán ser superiores a los de los residentes de los apartados a) y b) del mismo precepto;*

d) en los contratos de abono podrán establecerse los requisitos y las condiciones en los que, en su caso, podrían obtenerse descuentos y recargos en función de criterios medioambientales como la tecnología de emisiones y el distintivo ambiental de los vehículos".

21ª) Plantea eliminar el segundo párrafo del artículo 144.4 relativo a la exigencia del pago anticipado de la totalidad o parte del precio del abono en el momento de la firma.

Se desestima por entenderse necesario en aparcamientos de nueva construcción, en determinadas circunstancias económicas, así como, en determinados supuestos, como medio disuasorio para evitar que una persona abonada contrate un plazo superior para beneficiarse del descuento correspondiente y no mantenga su compromiso temporal.

22ª) Se propone una nueva redacción del artículo 144.5 para concretar que solo se actualicen al IPC los precios de los abonos, salvo los que hubieran anticipado el pago íntegro.

Se desestima porque la referencia al IPC está prohibida por la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española y porque los aparcamientos municipales en gestión directa están sujetos a las obligaciones de viabilidad económica de los servicios y las obligaciones de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad económica de las Administraciones Locales, entre otras la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera y la Ley 27/2013, de 27 de diciembre, de racionalización y sostenibilidad de la Administración Local.

23ª) Se propone una nueva redacción para que las Zonas de Protección Acústica Especial (ZPAE) no rijan los horarios de los apartados a) y b) del artículo 219.2 para la distribución urbana de mercancías (DUM).

Se desestima: se entiende que la modificación de este horario podría ser una de las medidas incluidas en el Plan Zonal Específico asociado a una ZPAE, en el caso de que se verificase que la actividad de la DUM en esos horarios es la responsable de la superación de los objetivos de calidad acústica en la correspondiente área acústica.

24ª) Se propone una nueva redacción para que las Zonas de Protección Acústica Especial (ZAPAE) no rijan los horarios del artículo 219.3 para la DUM.

Se desestima: por idénticos motivos que los expresados en la respuesta a la alegación 23ª).

25ª) Se propone la eliminación de la regulación del artículo 221 relativa a las zonas de estacionamiento permitido donde exista una concentración de usos comerciales, industriales, etc.

Se desestima por la obligación municipal de hacer compatible los distintos usos legítimos sobre las vías y espacios públicos.

26ª) Se propone añadir un punto d) al artículo 222.2 relativo a las Áreas de acceso restringido.

Se desestima porque se regulan cuestiones de estacionamiento para la DUM ajenas a la regulación de las Áreas de Acceso Restringido basadas fundamentalmente en la restricción de acceso y circulación. Por otro lado previsiblemente las Áreas de Acceso Restringido se crearán en zonas SER o ZAV por lo que su alegación podrá entenderse respondida en la redacción del artículo 222.2.a).

27ª) Se propone añadir al final del artículo 222.4 la posibilidad de restricción de los horarios *"y para preservar el medio ambiente y la salud de los vecinos".*

Se estima, sustituyendo el término "vecinos" por "personas".

28ª) Critica la falta de compromisos concretos respecto a la distribución logística de último tramo y solicita que se incorpore al artículo 249 la obligación de que el Ayuntamiento implante estos sistemas de distribución en el plazo máximo de dos años.

Se desestima: por su naturaleza programática (a modo de programa de actuación o plan de acción), frente a la naturaleza de regulación de carácter general de la ordenanza, y por tratarse de una política pública que depende de elementos como la disposición de suelo adecuado, la construcción de infraestructuras y la disponibilidad presupuestaria.

29ª) Se propone añadir al artículo 249 un apartado ñ) que sancione la circulación superando los límites reglamentarios de emisiones sonoras.

Se desestima porque se trata de una cuestión regulada en la Ordenanza de protección contra la contaminación acústica y térmica aprobada mediante Acuerdo Plenario de 25 de febrero de 2011 (BOCM de 6 de abril).

30ª) Se propone modificar la Disposición adicional primera para regular el rescate obligatorio de las concesiones sobre aparcamientos en las zonas donde haya déficit de demanda de plazas para residentes en superficie.

Se desestima por idénticos motivos a los expuestos en la respuesta a la alegación 14ª. Se recuerda que la ciudad de Madrid dispone de uno de los mejores sistemas de transporte público colectivo de Europa, y que el centro de la ciudad dispone del mejor servicio de transporte de toda España.

NUM 61

[redacted]

En fecha 9 de julio de 2018 tiene entrada en el Registro de la Oficina de Atención a la Ciudadanía de Tetuán, el escrito por el que D. [redacted] formula alegaciones al proyecto inicial de Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

Las alegaciones formuladas son las siguientes:

1.- Artículo 3. Se propone eliminar el apartado 3 por, según indica, carecer de sentido

Se desestima. El citado precepto contiene la habilitación legal sectorial, por lo que su contenido es plenamente pertinente.

2.- Artículo 6. Se propone sustituir "exhibirlo" por "colocarse"

Se desestima. No mejora de manera relevante el actual texto.

3.- Artículo 8.1 Propone sustituir "la causación de tales daños" por "de los daños causados"

Se estima parcialmente. Se sustituirá por una fórmula similar a "…obligación de poner en conocimiento de agentes de la autoridad los daños causados".

4.- Artículo 8.2 Propone sustituir "los" por "otros"

Se desestima para evitar el uso reiterado del vocablo que propone o de sus derivados.

5.- Art. 18. Propone sustituir "diseño viario", "señalización" y "disciplina viaria" por "diseño vial", "señales" y "disciplina vial"

Se desestiman las dos primeras y se estima la tercera por ser de un uso más generalizado. Las dos primeras propuestas se estima que ni mejoran la redacción de manera significativa ni suponen ninguna aportación relevante.

6.- Capítulo III. Propone sustituir "automatizada" por "automática"

Se desestima. Automatizada implica convertir en automáticos determinados procesos, por lo que se considera que se ajusta más al sentido del título del Capítulo que la expresión que se propone.

7.- Artículo 13. Propone modificar el título sustituyendo "automatizados" por "automáticos"

Se desestima por las mismas razones.

8.- Art. 13. 1. Se propone sustituir "tecnológicos" y "recabar información" por "automáticos" y por "conocer" y eliminar la mención a "inteligente" al final del apartado.

Se desestima: el concepto "tecnológicos" es más amplio que el que se propone, la segunda modificación no parece que mejore significativamente la redacción y la eliminación no se considera pertinente.

9.- Artículo 13.2. Propone modificar la redacción

Se desestima porque el contenido del Centro de Gestión de la Movilidad quedaría más limitado que con la actual redacción.

10.- Artículo 14. 1. Se propone omitir el cumplimiento de la señalización viaria de entre las competencias de los agentes de la Policía municipal y de los Agentes de movilidad.

Se desestima por cuanto supone reducir su esfera de atribuciones

11.- Artículo 14.2 Se propone sustituir "señalización" por "indicación"

Se desestima porque no son conceptos equiparables y porque implicaría reducir las competencias de los Agentes de movilidad.

12.- Artículo 15.1 Propone sustituir "automatizada" por "automática" y variar la numeración de todo el artículo.

Se desestima por lo ya indicado respecto al artículo 13 y porque la numeración es correcta.

13.- Artículo 15.2 (en realidad es el art 15.1.1). Se propone sustituir "gráfica" por "fotográfica" y "la siniestralidad" por "los siniestros"

Se desestima: "gráfico" es un concepto más amplio que "fotográfico" y que se ajusta mejor al medio técnico sobre el que versa el apartado; "siniestralidad" hace referencia al conjunto de siniestros o a la frecuencia o índice de siniestros

y por ello también es más ajustado al sentido del precepto que la fórmula que propone el alegante.

14. Art. 15.3 (el 15.1.2 de la Ordenanza) Se propone eliminar el adjetivo "vial"

Se desestima puesto que le objetivo del radar de tramo es preservar no cualquier tipo de seguridad, sino específicamente la seguridad vial.

15. Art. 15.4 (el art. 15.1.3 en la Ordenanza) Se propone sustituir "automatizado" y "gráfica o videográfica" por "automático" y "fotográfica o vídeo"

Se desestima por lo indicado en anteriores alegaciones similares a la presente.

16.- Artículo 15.4 (el art. 15.1.3 en la Ordenanza). Propone renumerar completamente sus seis apartados.

Se desestima en los términos de la alegación 12.

17.- Artículo 15.1.4 Propone sustituir "gráfica o videográfica" por "fotográfica o vídeo"

Se desestima por lo indicado anteriormente.

18.- Artículo 15.1.5 Propone sustituir "automatizado de control" por "automático"

Se desestima por lo indicado anteriormente.

19.- Artículo 15.2 Se propone sustituir "automatizada" por "automático"

Se desestima por lo indicado anteriormente.

20.- Artículo 15.3 Se propone sustituir "señalización" por "señales" en dos ocasiones y sustituir la cursiva de "*web* municipal"

Se estima parcialmente respecto a la grafía en cursiva.

21.- Artículo 15. Se propone renumerar los apartados 1.4, 1.5, 2 y 3

Se desestima por razones de sistemática normativa.

22, 23 y 24.- Artículo 18. Se propone sustituir "señalización" por "señal" o "señales".

Se desestima por el concepto más amplio de "señalización," que abarca no sólo a las señales sino también al conjunto de las mismas que proporcionan una información determinada y que se corresponde adecuadamente con el sentido del precepto.

25.- Artículo 22.1 Propone modificar su numeración

Puesto que una de las alternativas que plantea (identificar los apartados con letras) es la fórmula empleada, se estima.

26.- Artículo 22.1 (figura como artículo 22.2 en el texto de la Ordenanza) Propone que se numere del mismo modo en que figura en el texto de la Ordenanza

Se estima

27, 28, 30 y 31 - Artículo. 22.2 a) b) d) y e) Se propone sustituir "se garantizará" por "garantizar".

Se estima por ajustarse más adecuadamente a la proposición con la que se inicia el apartado.

No obstante lo anterior, y dado que como consecuencia de otra alegación el apartado 2 del artículo 22 desaparece, no procede cambio alguno.

29.- artículo 22.2 c) Se propone una nueva redacción y se elimina la mención a las Áreas.

Se desestima por no considerarse adecuada la omisión propuesta.

32.- Art. 22.2 Propone una nueva numeración

Puesto que una de las alternativas que plantea (identificar los apartados con letras) es la fórmula empleada, se estima.

33.- Artículo 22.3. Propone la numeración existente.

Se estima

34.- Art. 22.3a) Propone que se constituya en un apartado distinto del tercero del que forma parte.

Se desestima por razones de sistemática normativa.

35.- Artículo 22.3.2 (art. 22.3.b) en la Ordenanza). Propone la sustitución de un término y numerarlo de manera distinta.

Se desestima porque el cambio terminológico no es relevante y por razones de sistemática normativa.

36.- artículo 22.3.c). Propone eliminar el apartado por no aportar, en su opinión, nada en concreto.

Se desestima: el ap. a) está referido al ámbito, el b) a la determinación concreta de viales y el c) que se pretende eliminar, contempla los criterios de gestión y funcionamiento y, en su caso, criterios específicos de acceso. Por tanto, viene a ser el núcleo duro del acto administrativo previsto en el apartado 3.

37.- Artículo 22.4 Propone modificar su numeración.

Se desestima por razones de sistemática normativa.

38. y 39.- Artículo 22.5 Propone la modificación de un vocablo y variar su numeración.

Se desestima por las razones indicadas anteriormente.

40- Artículo 26. Propone la modificación de dos palabras.

Se desestima porque no mejoran sustancialmente el texto.

41.- Artículo 27.2. Propone sustituir "señalan" por "relacionan".

Se estima por cuanto parece una expresión más correcta en el contexto en el que se emplea.

42.- Artículo 27.2 letras a) hasta f) Se propone que se sustituyan las letras por números.

Se desestima por razones de sistemática normativa.

43.- Artículo 27. 3 al 6. Propone que se numeren del mismo modo en que aparece en el texto de la Ordenanza.

Se estima.

44.- Artículo 27.6 Detecta el alegante una contradicción en la prórroga de las autorizaciones, puesto que si bien se indica que "transcurrido el plazo para el que fueron concedidas, podrán prorrogarse" a continuación se establece que lo será "previa solicitud del interesado formalizada antes de la finalización del plazo de vigencia".

Se desestima. El sentido del precepto es posibilitar la prórroga siempre que el solicitante haya instado la misma antes de su finalización.

45.- Artículo 27. 7 y 8. Propone su numeración en los mismos términos en que figuran en la Ordenanza.

Se estima.

46.- Artículo 29.3 Se propone ordenar con números los apartados que figuran con letras.

Se desestima por razones de sistemática normativa.

47.- Artículo 29 último párrafo. Se propone que figure como apartado 4.

Se desestima porque es una regla específica para un supuesto concreto distinta de las fases básicas del procedimiento que figuran números del 1 al 3, por lo que numerar el párrafo a continuación no obedecería a ninguna principio de sistemática normativa.

48 y 49.- Propone modificaciones en la numeración del apartado d) i. y ii. y del apartado e).

Se desestima porque se estima que no añade mejoras significativas.

50.- Artículo 33. Propone la sustitución de "señalización" por "señales".

Se desestima por las razones indicadas anteriormente.

51 y 52.- Artículo 33 Se propone un cambio en la numeración de los diversos apartados y en su tabulación.

Se desestima porque la propuesta no mejoraría la comprensión del precepto.

53 y 54.- Artículo 34. Se propone la sustitución del término "señalización".

Se desestima por las razones indicadas anteriormente.

55.- Artículo 34. Se propone sustituir un término verbal.

Se desestima por considerarse que no mejora sustancialmente el precepto.

56.- Artículo 35.1- Se propone una nueva numeración y tabulación

Se desestima porque se considera que no ayuda a la mejor compresión del precepto.

57 y 58.- Artículo 35.5 y ap. p) Se propone sustituir los términos "excepcionar" o "excepcionen" por "excluir".

Se desestima porque se entiende que no mejora significativamente la redacción actual.

59, 60, 61,62 y 63.- Capítulo IV y título del artículo 37 y apartados a) y b) Se propone la sustitución del término "señalizaciones" y el cambio de numeración

Se desestima por las razones indicadas anteriormente.

64, 65, 66 y 67.- Artículo 38. Propone sustituir a lo largo de su título y de sus diversos apartados, la expresión "señalización" por "señales".

Se desestima por lo indicado en anteriores alegaciones del mismo tenor.

68. Artículo 38.2.a) Propone un cambio de redacción del que se deriva que desaparecen las obligaciones de suministrar, instalar y conservar que incumben al titular de la autorización de ocupación.

Se desestima por cuanto se consideran las citadas obligaciones de inexcusable cumplimiento por parte del beneficiario de la autorización de ocupación

temporal y como carga vinculada al beneficio específico que le genera la autorización municipal.

69.- Artículo 47. Se propone una modificación en la redacción de la que pudiera deducirse una reducción de los supuestos en los que estaría prohibido el estacionamiento.

Se desestima para evitar posibles interpretaciones equivocadas en cuanto a los supuestos de prohibición.

70.- Artículo 47. Se propone la sustitución del vocablo "señalización"

Se desestima por las razones expuestas anteriormente.

71.- Artículo 47.2. Considera el alegante que la prohibición de estacionar en un mismo lugar de la vía pública durante más de cinco días consecutivos genera efectos perversos para el medio ambiente puesto que obliga a cientos de miles de madrileños a trasladar su coche a otra plaza. Por otra parte, propone que el Ayuntamiento dirija comunicaciones masivas a los residentes advirtiéndoles de la próximas reservas de mudanzas o rodajes, de modo que éstos no se vean obligados a acudir constantemente a comprobar que el espacio ocupado por su vehículo lo va a ser por alguno de las citadas ocupaciones, con el riesgo de que le sea retirado el vehículo.

Se desestima; se entiende que el vehículo estacionado está haciendo uso de dominio público para una finalidad privada, por lo que se entiende proporcionada la obligación de cerciorarse de la vigencia de la posibilidad de estacionar donde lo está haciendo sin supeditar la misma a una comunicación por parte de la Administración.

NUM.62

ASOCIACIÓN DE INGENIEROS DE TRÁFICO Y TÉCNICOS DE MOVILIDAD

En fecha 9 de julio de 2018 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento el documento con nº de anotación 2018/747023 por el que D. [redacted], en representación de la Asociación de Ingenieros de Tráfico y Técnicos de Movilidad, formula alegaciones a la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio a 9 de julio de 2018.

Presenta la siguiente alegación:

Se propone, basándose en consideraciones de seguridad de los peatones, la siguiente redacción para el artículo 17":

"Se prohíbe circular a más de 30 km/h en poblado:

1. *En el carril señalizado con marcas viales contiguo a una linea de estacionamiento, sea éste en línea o batería, o a una acera no protegida o separada menos de 2,50 metros del citado carril.*

2. *Cuando no existan, o no se vean con claridad las marcas viales que delimiten los carriles de circulación, siempre que cualquier parte del vehículo quede a una distancia menor de 2,50 m de un estacionamiento en línea o batería, o a una acera no protegida o separada menos de 2,50 metros de la calzada.*

Se estima parcialmente: la alegación presentada va acompañada de una argumentación basada en intentar preservar la seguridad vial de los peatones, aspecto sin ninguna duda fundamental en la toma de cualquier decisión relacionada con la movilidad y las políticas públicas y elemento clave de la nueva ordenanza. No obstante, es conveniente indicar que la seguridad vial del resto de los usuarios de la vía (conductores de vehículos ya sea de cuatro o dos ruedas, o usuarios de nuevos modos de movilidad) debe ser también tenida en cuenta.

En este sentido, uno de los aspectos más importantes a considerar es que las reglas y límites de velocidad sean lo más claras y homogéneas posible no solo a lo largo de una calle, sino en toda la ciudad; y así debe ser percibido por los usuarios. De otro modo, los conductores pueden sufrir distracciones, dudas y situaciones de peligro si no están seguros de cuál es la velocidad a la que deben circular.

Adicionalmente, la Ordenanza de Movilidad Sostenible se orienta hacia la integración de diferentes y nuevas formas de movilidad que están irrumpiendo en la ciudad, así como hacia la disminución de las emisiones contaminantes. Por tanto, la limitación de la velocidad genérica a 30 km/h en vías de un único carril por sentido no obedece únicamente a garantizar la seguridad de los peatones, sino a preservar la del resto de usuarios de la vía y a todo un conjunto de objetivos y estrategias de movilidad y de sostenibilidad.

Se entiende que la propuesta realizada por los interesados, tal como está redactada, podría inducir a errores y dudas a los usuarios de la vía por los siguientes motivos:

- En relación con el apartado 1: a modo de ejemplo, existen en la ciudad calles de un carril por sentido en las que algunas manzanas no tienen banda de estacionamiento ni elemento de protección o separación entre acera y calzada (habitualmente la valla "tipo sol"), por lo que su límite de velocidad se establecería a 30 km/h; sin embargo, en otras manzanas de la misma calle se han instalado elementos de protección en la acera, normalmente en zonas en las que hay colegios o peatones más vulnerables, pero cuya limitación de velocidad por el contrario se propone que sea mayor. Parecería un contrasentido que, pese a existir esos elementos de protección, precisamente en esos tramos que están protegidos por ser más sensibles para la seguridad vial de los peatones se permitiera circular a una velocidad mayor.

  Del mismo modo, estas diferentes configuraciones a lo largo de una calle se repiten en vías de más de un carril por sentido.

  Aunque, como bien indica el interesado, esta propuesta debería ir acompañada de la correspondiente señalización, no se debe obviar la realidad de la ciudad y la agilidad de respuesta que los ciudadanos demandan a las administraciones públicas. Y es que cualquier cambio de mayor o menor calado, tal como suprimir o habilitar una banda de aparcamiento o incluso colocar un tramo de valla de separación entre acera o calzada (aunque no sea en manzana completa) tendría que ir acompañado inmediatamente y al mismo tiempo del correspondiente cambio de señalización, que se encontrarían los vecinos a la mañana siguiente y de forma sorpresiva.

Por tanto, el establecer una limitación de velocidad atendiendo a configuraciones tan cambiantes, incluso dentro de una misma calle, no parece recomendable desde el punto de vista de seguridad vial, por inducir a confusión, distracciones y falta de homogeneidad en la velocidad de circulación a lo largo de la vía.

- En relación con el apartado 2, en el caso poco deseable de que no se vieran con claridad las marcas viales (aspecto subjetivo y que introduce una cierta inseguridad jurídica en un texto legal) se propone que el límite de velocidad sea de 30 km/h cuando cualquier parte del vehículo quede a una distancia menor de 2,50 metros de la zona de estacionamiento o de acera no protegida por una separación. La apreciación por parte de los conductores en vías con más de un carril por sentido en el que no apreciaran bien las marcas viales, sobre si su vehículo circula a más o menos de 2,50 m de la acera o de la línea de estacionamiento vuelve a ser subjetiva y podría producir el efecto no deseado de que un conductor considere que debe circular a 30 km/h y el siguiente, que debe hacerlo en el mismo carril entienda que a 50 km/h.

  Esta situación no parece deseable ni desde el punto de vista de seguridad vial ni de seguridad jurídica de los usuarios, dificultando además el control de la Administración ante posibles infracciones a la norma. Además, este problema no se solventaría con una señalización horizontal ni vertical, ya que, en caso de ser conocedores de la dificultad en apreciar las marcas viales, la actuación adecuada sería el repintado de las mismas y no la señalización del cambio de límite de velocidad.

No obstante lo anterior, aun discrepando la redacción propuesta por los motivos anteriormente señalados, se considera que la idea de fondo de los interesados, que consiste en aplicar limitaciones de velocidad de 30 km/h en vías urbanas con más de un carril de circulación por sentido cuando exista una probabilidad más alta de que los peatones invadan el carril más próximo a la acera o zona de aparcamiento, es adecuada con el fin de garantizar aún más la seguridad vial de la ciudad.

Atendiendo igualmente al espíritu de lo propuesto, se restringe la velocidad a 20 kilómetros por hora en las vías con plataforma única de calzada y acera.

Como consecuencia se estima parcialmente esta alegación, pudiendo quedar redactada de un modo similar al siguiente:

La velocidad máxima en las vías de un único carril por sentido queda fijada como máximo en 30 kilómetros por hora, sin perjuicio de lo establecido en esta misma norma para zonas 30, calles residenciales, aparcamientos públicos municipales, vehículos de movilidad urbana y otras vías y vehículos.

No obstante, podrá mantenerse un límite de velocidad superior en aquellas vías de un único carril por sentido que formen parte de la Red Básica de Transportes en las que la limitación prevista en el párrafo anterior pueda suponer perjuicios a los servicios de transporte público colectivo urbano regular de uso general.

Las vías urbanas que dispongan de plataforma única de calzada y acera tendrán una limitación máxima de 20 kilómetros por hora.

En las vías con más de un carril de circulación en alguno de sus sentidos se podrá limitar la velocidad a como máximo 30 kilómetros por hora en aquellos casos en los que, tras un análisis de seguridad vial de la zona, así se determine.

NUM. 63

ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE CARSHARING

En fecha 9 de julio de 2018 tiene entrada en el Registro de la Agencia de Actividades, el escrito por el que la Asociación Española de Carsharing formula alegaciones al proyecto inicial de Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

Presenta las siguientes alegaciones:

1ª) El acceso de los vehículos de *carsharing* a las áreas de acceso restringido sin necesidad de solicitar autorización mediante la oportuna modificación de artículo 23.6 del Proyecto de Ordenanza.

Se desestima su solicitud de acceso preferente en función de su actividad específica. No obstante, la Ordenanza regula la posibilidad de que los vehículos de *carsharing* accedan a las áreas de acceso restringido, como la futura "Madrid Central", siempre que den cumplimiento a determinados requisitos ambientales: por ejemplo, conforme a lo previsto en el artículo 23.1.5

tales vehículos podrán acceder a estas áreas para el desarrollo de su actividad, siempre que empleen vehículos ECO y CERO.

2º) En relación a su solicitud de circulación de los vehículos multiusuarios o *carsharing* para viajes de tránsito a través de las áreas de acceso restringido:

Se desestima la solicitud de que los usuarios de vehículos multiusuarios o *carsharing*, como colectivo o categoría propia –y sin atender a su impacto sobre la calidad del aire- figure como excepción expresa en la literalidad de artículo 23.6 del Proyecto de Ordenanza. Es precisamente el uso compartido y por tanto intensivo de estos vehículos el que hace especialmente relevante su impacto ambiental (en ese sentido la ordenanza, por ejemplo, trata el problema ambiental de otras flotas restringiendo expresamente el tipo de vehículos que pueden circular como autotaxi o para arrendamiento con conductor o la política municipal relativa a la renovación con un foco ambiental importantísimo de autobuses de la Empresa Municipal de Transportes, cuya flota está constituida fundamentalmente por vehículos propulsados por Gas Natural o GLP de bajas emisiones).

3ª) En relación a su solicitud de circulación de los vehículos multiusuarios o *carsharing* en los supuestos de aplicación de medidas extraordinarias de restricción del tráfico durante episodios de alta contaminación atmosférica o por motivos de seguridad vial y grave congestión de tráfico, mediante la modificación de artículo 35 de Proyecto de Ordenanza:

Se desestima porque la tecnología de emisiones de los vehículos multiusuarios o *carsharing* constituye uno de los elementos a considerar en

supuestos de alta contaminación ambiental. Por ello los vehículos multiusuarios o *carsharing* estarán excepcionados de las medidas restrictivas de la circulación y el estacionamiento en los supuestos de alta contaminación atmosférica en función de su tecnología de emisiones conforme a lo previsto en el artículo 35.5.k), desestimándose la solicitud de su inclusión como categoría específica expresamente excepcionada en virtud de los apartados 4 y 5 de artículo 35 del Proyecto de Ordenanza.

Se remite a estos efectos a lo ya comentado para la alegación 2ª.

4ª) En relación a su solicitud de modificación del artículo 52.3 de Proyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible para autorizar al Colectivo Cualificado de Empresas de Vehículos Multiusuarios o Carsharing el estacionamiento de sus vehículos en las plazas verdes del SER:

Se desestima: porque las plazas verdes del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) están destinadas a las personas residentes en el correspondiente barrio conforme a lo previsto en el artículo 52.1.k) en relación con el artículo 50.1 del Proyecto de Ordenanza, mientras que los vehículos multiusuario pueden ser utilizados tanto por residentes como por no residentes a efectos de lo previsto en los apartados 1 y 2 del artículo 50.

Por otro lado los vehículos multiusuario o de *carsharing* aparecen expresamente reconocidos en el Proyecto de Ordenanza como colectivo cualificado en el artículo 50.3.c), beneficiándose de dos importantes ventajas:

a) la posibilidad de estacionar en plazas azules de las zonas SER;

b) la posibilidad de que este estacionamiento se realice sin sujeción a limitación de plazo máximo de estacionamiento; de hecho es el único colectivo cualificado al que se reconoce este beneficio.

A mayor abundamiento, la Ordenanza fiscal reguladora de la tasa del SER recoge la gratuidad de estacionamiento de vehículos CERO emisiones. Para facilitar la implantación de servicios de movilidad cero emisiones el Proyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible recoge distintas normas destinadas a facilitar la recarga de vehículos eléctricos y de sus baterías en los artículos: 60.a).9. y 81 a 84 relativos a las reservas para recarga eléctrica en vía pública), 118 y 123 relativos a los aparcamientos municipales de uso rotacional).

El estacionamiento de vehículos multiusuario no se limita a la superficie sino que el Proyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible facilita su estacionamiento en los aparcamientos municipales. Así regula en sus artículos 127.2 respecto de los aparcamientos rotacionales en gestión directa, 135.4 para los aparcamientos rotacionales en régimen disuasorio, 138.2.b) para los aparcamientos municipales en gestión indirecta que voluntariamente decidan acogerse al régimen previsto en la Ordenanza) y 149.1 respecto de los aparcamientos de residentes en régimen de abono de media y larga duración la posibilidad de contratación de "abonos de movilidad sostenible" destinados a facilitar el estacionamiento las 24 horas del día con reserva de plaza a empresas destinadas al arrendamiento tradicional y a corto plazo por horas (sharing) para vehículos que dispongan de las etiquetas ambientales "CERO" y ECO" emitidas por la Dirección General de Tráfico. En estos aparcamientos las

empresas de vehículos compartidos, incluidas las carsharing y motosharing, podrán instalar puntos de recarga para facilitar el desarrollo de sus actividades.

Entendemos que todas estas medidas benefician a las empresas de arrendamiento de vehículos multiusuarios o de *carsharing* y favorecen el desarrollo de la movilidad como servicio en aras de avanzar en la sostenibilidad medioambiental de la movilidad urbana.

NUM. 64

[redacted]
ASOCIACIÓN DE COMERCIANTES DE LAVAPIÉS

En fecha 9 de julio de 2018 tiene entrada en el Registro de la Oficina de Atención a la Ciudadanía de Centro, el escrito por el que D. [redacted], en nombre de la Asociación de Comerciantes de Lavapiés, formula alegaciones al proyecto inicial de Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

Tras la introducción en la que manifiesta su acuerdo con las áreas de prioridad residencial y las ventajas que han supuesto para los barrios del centro de la ciudad y quienes viven en ellos, presenta las siguientes alegaciones destinadas a evitar los problemas asociados a distintas restricciones que entienden pueden afectar negativamente al comercio de proximidad y su viabilidad frente a los centros comerciales y el comercio electrónico:

1ª) Al objeto de que pueda satisfacerse el requisito de garantizar el necesario acceso de vehículos de suministro y servicios al Área de acceso restringido establecido en el artículo 22.2.e) del Proyecto de Ordenanza, se solicita la modificación del artículo 23.3.2 al objeto de garantizar el necesario

acceso de los vehículos de empresas, profesionales y empresarios autónomos que ejerzan un actividad comercial o empresarial en el Área.

Se estima: Junto a la garantía de acceso de los vehículos de empresas y profesionales que presten servicios o entreguen o recojan suministros en el Área de acceso restringido, se reconoce la necesidad de facilitar el mismo acceso a los autónomos que empleen vehículos industriales para realizar el suministro de sus actividades y hacer entrega de sus productos a los clientes como una medida razonable, proporcionada y favorecedora del pequeño comercio de la zona.

A tal efecto el artículo recogerá la aplicabilidad de las reglas de acceso a personas físicas y jurídicas.

2ª) Al objeto de facilitar el acceso de los clientes con sus propios vehículos a determinados establecimientos comerciales del Barrio de Las Letras, como los comercios de equipamiento de hogar, reparaciones, materiales de construcción, suministros comerciales, servicios de lavandería, obradores de comida y pastelería entre otros, para recoger determinadas mercancías que por su peso y volumen no puedan llevarse en transporte público, se solicita la modificación del artículo 23.3 para articular un procedimiento que les permita, como están realizando actualmente, solicitar autorización para estos vehículos de clientes previa acreditación de cumplimiento de los requisitos que se consideren necesarios (presentación de facturas, albarán de entrega, etc).

Se estima parcialmente: A diferencia de modelo actualmente vigente de las Áreas de Prioridad Residencial (APR), la excepciones de acceso a las Áreas de

Acceso Restringido (AAR) se basan, tanto conceptualmente como en su gestión, en el distintivo ambiental de los vehículos de la Dirección General de Tráfico para comprobar su impacto ambiental, el tipo de actividad y su horario de funcionamiento.

Los motivos de sostenibilidad medioambiental que fundamentan la regulación y futura creación de las Áreas de Prioridad Residencial, recogidos en el Plan A de calidad del Aire y Cambio Climático aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 21 de septiembre de 2017 (BOAM de 26 de septiembre), motivan la desestimación de su solicitud de modificación del artículo 23.3 para recoger la expresa excepción que solicitan para su colectivo o para determinados colectivos.

Sin perjuicio de ello y al objeto de posibilitar el acceso a las Áreas de Acceso Restringido de otros vehículos distintos a los recogidos en los apartados 3.1 a 3.8 del artículo 23, se considera necesario recoger una nueva categoría que permita acceder a estas Áreas, mediante resolución motivada de órgano municipal competente, a aquellos vehículos cuya necesidad de acceso se justifique debidamente, previa acreditación del cumplimiento de los requisitos que se establezcan en el acto administrativo de determinación de los criterios de gestión y funcionamiento y los criterios específicos de acceso regulado en los artículos 22.4 y 23.3 del Proyecto de Ordenanza.

Su alegación se estima parcialmente porque dicho acto administrativo podría determinar las condiciones en las que, en su caso, podría permitirse el acceso de determinados vehículos a los que refiere su alegación.

A tal efecto se introduciría en el artículo 23.3 del Proyecto de Ordenanza un nuevo apartado con una redacción en términos similares a éstos:

"Del mismo modo, con carácter excepcional podrá autorizarse, mediante resolución motivada del órgano municipal competente, el acceso a Madrid Central de aquellos vehículos cuya necesidad de acceso se justifique motivadamente".

NUM. 65

Dña. [redacted]

En fecha 6 de julio de 2018 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20180742676 por el que Dña. [redacted] formula alegaciones a la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018, de la Junta de gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio a 9 de julio de 2018.

Doña María del Brezo presenta una serie de alegaciones tendentes a facilitar la comprensión por personas no expertas en la materia o en Derecho, que pasan a analizarse a continuación:

1.- Art. 28. Solicita se aclare si el artículo contempla las ocupaciones para mudanzas sin máquina elevadora, para que, en caso contrario, se incluyan.

Se estima la alegación y para aclarar la dicción del precepto se elimina el inciso "de materiales de obra o puesta en obra" o se adaptara cualquier otra dicción que elimine el riesgo de interpretación errónea.

2.- Art. 31, in fine. Solicita se aclare en la Ordenanza el sentido del silencio administrativo para evitar verse obligada a realizar labores de interpretación sistemática del ordenamiento jurídico, acudiendo a otras normas para complementar el sentido de la Ordenanza.

Se estima la alegación, a fin de facilitar su interpretación al conjunto de la ciudadanía, de modo que se indicará de manera expresa el sentido del silencio (negativo) pero se añadirá un inciso final de un tenor similar al siguiente "en los términos fijados por la legislación estatal", por ser materia de competencia estatal.

3.- Art. 33. Solicita se elimine la eventual contradicción producida en el segundo párrafo del ap. a) por los términos "exclusivamente" y "de modo preferente"

Se estima, sustituyendo el primer término por la expresión "con carácter general" o similar.

4.- Art. 35. Solicita que se aclare el sentido del inciso que figura a continuación de la expresión "cuando se prevean" (apartado 1.b) así como que se elimine la franja horaria en la que se considera que no existe transporte público por no corresponderse con la actualmente en vigor (ap. 5.l).

Se estiman ambas alegaciones. Respecto a la primera, si bien el sentido del apartado es más amplio que el que la alegante haya podido interpretar, para evitar que esta incertidumbre pudiera reproducirse en los diversos destinatarios del precepto, se aclara su sentido incorporando la preposición "o" o similar delante de la expresión que ha generado dudas de interpretación a la alegante "cuando se prevean o produzcan…", de modo que los supuestos que figuran a continuación no sean un condicionante de las previsiones de la primera parte de párrafo, sino un supuesto habilitante más para la adopción de medidas extraordinarias de restricción del tráfico o el estacionamiento.

Respecto a la segunda, se elimina la mención horaria expresa, que ciertamente pudiera variar durante la vigencia de la Ordenanza.

5.- Art. 36. Considera la alegante que no se ha transcrito completamente el art. 40 d) de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid.

Se estima. Si bien es cierto que en puridad no sería necesaria la transcripción completa y bastaría una simple remisión, se estima a fin de mejor la interpretación del precepto por el conjunto de los operadores jurídicos. En tal

sentido, se añadirá un inciso similar al siguiente "salvo que éstas tengan la consideración de vías urbanas" al final del segundo párrafo del apartado a)

6.- Art. 40. Considera que existe una contradicción en el empleo del adverbio "exclusivamente" y de la expresión "en su defecto"

Se estima. Se suprime el citado adverbio.

7.- Art. 46. Para facilitar la lectura y comprensión del precepto, propone incorporar el contenido del segundo párrafo del apartado 2. c) al final de la letra a) del citado apartado.

Se estima para simplificar la redacción y por razones de sistemática normativa. Al ap. a) se le añade el inciso final similar al siguiente "y lo exhiban en lugar visible" y desaparece el párrafo que figuraba a continuación del apartado c)

8.- Art. 47. Propone que se aclare la expresión "delante" referida a los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad.

Se estima. La finalidad de la norma es establecer una prohibición de estacionamiento por motivos de seguridad; por ello se estima y se modifica el

término por una expresión más acorde al objetivo de la norma, quedando redactado el ap. 5 de un modo similar al siguiente: "En la zona de seguridad fijada para las dependencias de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad y frente a las salidas de vehículos de emergencia, debidamente señalizadas"

9.- Art. 48. De la redacción sometida a información pública considera la alegante que quedan excluidas las salidas de emergencia.

Se estima. Para evitar dudas interpretativas se incorporará la conjunción "o" u otra expresión similar entre "registro" y "de servicios", de modo que la prohibición de estacionamiento se establece tanto sobre las tapas de registro como sobre las de servicio, entre las que se incluyen sin duda las salidas de emergencia.

10.- Art. 71. Se alega que se desconoce que existan asociaciones del tipo que menciona la norma.

Se estima. El sentido de la norma es referirse a asociaciones de "personas titulares de licencias y (de personas) que utilizan el servicio" -de taxi- Si la omisión que figura en el paréntesis pudiera generar controversias y limitar las asociaciones que deban ser oídas, se procederá a evitar la elipsis y a añadir expresamente las palabras que se omitieron con la intención de hacer más ligera la lectura o a buscar una redacción alternativa.

11.- Art. 95. Se advierte de un posible error al hacer la mención a un órgano "estatal"

Se estima. Se sustituye por "órgano municipal"

12.- Art. 98. Se alega una omisión respecto a las personas atendidas en centros asistenciales, que no tienen la consideración de enfermos o pacientes, propia de los centros sanitarios, quedando el inciso redactado del siguiente modo: "…destinados a proporcionar el desplazamiento y traslado de pacientes, enfermos y personas asistidas…"

Se estima. Se añadirá una mención a "las personas asistidas" en los términos que se decida

13.- Art. 113. Solicita que se incorpore en el catálogo de derechos de los gestores de aparcamientos la facultad de dictar instrucciones para garantizar las condiciones de "salubridad"

Se estima. Si bien en las condiciones de seguridad, sobre las que puede dictar instrucciones, cabría entender incluidas en sentido amplio las relativas a salubridad, se estima la alegación para evitar dudas interpretativas.

14.- Art. 124. Por una parte, considera que se ha omitido una mención expresa a los VMU; por otra solicita que se aclare si realmente el Ayuntamiento debe fijar "cada año el valor máximo por cada bicicleta y categoría VMU"

Se estima parcialmente. Respecto a la primera cuestión, ha de entenderse que se ha producido una omisión pero que el sentido del precepto se deduce del comienzo del párrafo ("En ambos casos") De todos modos, se estima para evitar dudas interpretativas y se sustituye la expresión que pudiera generar dudas por una fórmula más amplia del tipo siguiente: "los vehículos citados en los apartados anteriores y sus elementos extraíbles". En sentido similar se modifica el apartado 1.II.c) sustituyendo la mención a "bicicleta" por "vehículos citados en el artículo" o fórmula similar.

Respecto a la segunda, el sentido del precepto se deriva de la expresión "categoría" referida a VMU, por lo que se mantiene la redacción actual.

15.- Art. 127. Alega una difícil comprensión de la primera frase del apartado 3 en el sentido de la existencia o no de abonos diurnos con reserva de plaza.

Se estima. El sentido del artículo es que no cabe reserva de plaza en los abonos diurnos. Por ello, para disipar posibles dudas se incorporan dos conjunciones copulativas en la frase, que podría quedar redactada del siguiente modo:

"Asimismo, podrán contratarse abonos diurnos y nocturnos sin reserva de plaza y abonos de 24 horas con reserva de plaza" o fórmula similar

16.- Art. 135. Según la alegante, de la redacción del apartado 5 se deduce una doble tipología de usos en los aparcamientos disuasorios construidos en altura: por una parte, los usos de guardería, quiosco de prensa y venta de bebidas y comida ya cocinada; por otra, los que sean urbanísticamente compatibles. De este modo, la Ordenanza estaría atribuyendo usos de manera directa, independientemente de los que urbanísticamente pudieran corresponderle.

Se estima. Se invierte el sentido de la redacción para evitar interpretaciones ajenas a la voluntad de la Ordenanza, pudiendo quedar redactado el ap. 5 con una fórmula cercana a la siguiente: "En los aparcamientos disuasorios construidos en altura que dispusieran de locales a pie de calle podrán prestarse, siempre que obtuvieran las licencias y permisos oportunos, los servicios que urbanísticamente fueran compatibles, tales como servicios de guardería, quioscos de prensa o venta de bebida o comida ya cocinada".

17.- Art. 138. Arguye la alegante que se produce una contradicción entre el contenido de la Sección en la que se ubica el artículo (régimen específico de las plazas de uso rotacional de los aparcamientos municipales en gestión indirecta) y el contenido del ap. 1 del artículo, que regula las normas comunes de los abonos de los aparcamientos en gestión directa e indirecta.

Se estima. Las normas comunes se ubicarán en un nuevo artículo en la sección 1ª (régimen jurídico general).

18.- Arts. 142 y 143. Se propone acomodar la redacción del ap 4 del art. 142 y del segundo párrafo del apartado 1 del art. 143 (en realidad es el tercero)

Se estiman ambas alegaciones El ap. 4 del art. 142 quedará redactado con una fórmula cercana a: "…y el documento acreditativo de su condición, en los términos del artículo 141.1" Por su parte, el art. 143.1, tercer párrafo quedaría redactado con una fórmula que podría ser similar a la siguiente: "… incluidas las formuladas desde el inicio del plazo de comercialización por el colectivo contenido el artículo 141.1 c)"

19.- Art. 144 y 145. El art. 144.1 contempla en los contratos de abonos de media y larga duración, en caso de cancelación por cualquiera de las partes, un período de 15 días de preaviso fehaciente. Por su parte, el art. 145.4 exige a la persona abonada, en caso de renuncia o renovación del contrato, un preaviso de un mes.

Se estima. El plazo previsto en el art. 144.1 in fine, se ajustará al plazo previsto en el art. 145.4

20.- Art. 151.Considera la alegante que a la hora de determinar la consideración de peatón, se ha omitido la condición habitual de tal, puesto que se considera peatones sólo a quienes circulen en silla de ruedas o dispositivos análogos y que cumplan con una serie de requisitos y a quienes transiten a pie arrastrando una bicicleta o vehículo de movilidad urbana.

Se estima. Se incorporará adicionalmente una remisión a la definición contemplada en la legislación de tráfico.

21.- Art. 152. Considera la alegante que a contrario sensu, la cautela que contempla el apartado 2 en su segundo párrafo no sería exigible en los pasos de peatones regulados con semáforos.

Se desestima. El objetivo de la regulación es extremar la cautela en los pasos de peatones no regulados con semáforos.

22.- Art. 195. Se alega que en el ap. 4. d) se incorpora por primera vez en la Ordenanza la expresión "aparatos", que no figura en ningún otro lugar como tipología propia y cuya definición tampoco se ha efectuado, solicitando que se aclare si es otro tipo de vehículo o no.

Se estima y en consecuencia, se elimina por si pudiera generar algún tipo de controversia respecto a la ampliación de tipología de vehículos.

23.- Art. 198. Considera la alegante que de la redacción contenida en el primer párrafo ("Se prohíbe el estacionamiento en las vías públicas situadas dentro del perímetro formado por la M-30, excluyendo ésta y sus enlaces, incluso en las vías limite, camiones de más de 12 toneladas…") se estaría habilitando el estacionamiento en las vías de la M-30 y sus enlaces de los citados camiones.

Se estima. El sentido de la redacción es que en las vías de la M-30 esté prohibido el estacionamiento de los mencionados camiones, por eso se excluye el estacionamiento. Sin embargo, como la frase es prohibitiva ("se prohíbe") cabría entender, como hace la alegante, que se excluyen de la prohibición -no del estacionamiento- las vías de la M-30. Para evitar interpretaciones no deseadas, se sustituye el vocablo "excluyendo" por la expresión "así como en" o cualquier otra que no genere dudas interpretativas.

24.- Art. 207. Se alega que con la redacción actual, según la cual se atribuye a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado competencias de identificación respecto a quienes condujeran o estacionaran la bicicleta contraviniendo la normativa citada en el apartado anterior (que contempla tanto las ordenanzas y normativa sectorial de tráfico, como de circulación, seguridad vial, seguridad ciudadana o patrimonio de las administraciones Públicas") se están atribuyendo competencias a los citados Cuerpos y Fuerzas de Seguridad en materias ajenas a las fijadas en su Ley Orgánica.

Se estima. Si bien la remisión efectuada al apartado 5 por el apartado 6 hay que entenderlo en el marco de las respectivas competencias de las citadas Fuerzas y Cuerpos de Seguridad y de los Agentes de la autoridad municipal, como no puede ser de otro modo, se estima a fin de evitar interpretaciones erróneas. Por ello, el apartado 6 se iniciará de tal modo que no surjan las dudas identificadas, con una fórmula que podría ser similar a la siguiente: "En el uso de sus respectivas competencias, las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y los Agentes de la autoridad municipal…"

25.- Art. 250 y 254. Se alega que existe una contradicción entre ambos artículos a la hora de fijar el presupuesto habilitante para proceder a la retirada de las bicicletas y VMU: "careciendo de los elementos mínimos necesarios para la circulación que hagan presumir su abandono" (art. 250.2.l) o "carezcan, al menos, de tres de los elementos imprescindibles para circular" (art. 254.3.a)

Se estima. La fórmula del art. 250.2.l) se traslada al artículo 254.3.a) que quedará redactado con una fórmula cercana al siguiente tenor: "…o carezca de los elementos mínimos necesarios para la circulación que hagan presumir su abandono"

26.- Art. 260, 259 y 247. La alegante considera que del juego conjunto de los arts. 260 y 259, la utilización de la tarjeta de estacionamiento para persona con movilidad reducida "sin que vaya en el vehículo el titular de la misma", está sancionado con la retirada temporal de la tarjeta por el período de un año. Sin embargo, el art. 247.3. c) y d) sancionan con dos años de retirada de la tarjeta

la conducta consistente en "el uso de la misma por persona distinta a su titular sin encontrarse éste presente" o "la utilización de la tarjeta por persona distinta a su titular". Asimismo indica la alegante, que debería revisarse la definición de conductas de estos dos apartados del art. 247 al ser reiterativos.

Se estima. La letra g) del apartado 2 –infracción grave- pasará a ser la letra g) del apartado 1 –infracción muy grave, procediéndose a la reordenación del resto de las letras del apartado 2.

Del mismo modo, se ajustan las redacciones de las letras c) y d) del artículo 247.3 en términos cercanos a los siguientes:

> c) "cuando el uso indebido consista en la modificación o manipulación de cualquier tipo de la tarjeta original".
>
> d) "cuando el uso indebido consista en la utilización ilícita de la tarjeta por persona distinta a su titular".

27.- Disposición Transitoria 1ª. Considera la recurrente que se ha omitido a la Policía Municipal de entre los colectivos a los que se les puede excepcionar de la prohibición general de estacionamiento en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado establecida para los vehículos sin distintivo ambiental a partir del 1 de enero de 2020.

Se estima. Si bien las Policías Locales están sometidas a la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, en puridad no forman parte de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, por lo que se ha producido la omisión detectada.

NUM. 66

[redacted]

En fecha 9 de julio de 2018 tiene entrada en el Registro de la Oficina de Atención a la Ciudadanía de Hortaleza, el escrito por el que D. [redacted] formula alegaciones al proyecto inicial de Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid. En el documento anexo refiere presentar la alegación en nombre del Foro de Medio Ambiente y Movilidad del Foro Local de Ciudad Lineal.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

Presenta la siguiente alegación:

En relación con el párrafo segundo del artículo 58 del Proyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible se solicita modificar la siguiente redacción: *"También tendrán la condición de vecindad a efectos de la ZAV las personas físicas empadronadas en aquellos barrios de la ciudad de Madrid que no estén sujetos a la regulación de estacionamiento del Servicio de Estacionamiento Regulado"* añadiendo "excepto los residentes de los barrios colindantes" por entender que

tal medida favorecería a los residentes de la ZAV y ayudaría a reducir la movilidad motorizada.

Se desestima: Las Zonas de Aparcamiento vecinal constituyen un nuevo instrumento de regulación del estacionamiento destinado a proteger a los residentes de la presión de estacionamiento de vehículos que reciben desde el exterior. Puede ser de gran interés para los vecinos de aquellos barrios que por estar situados junto a las fronteras de las zona del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), o bien por tener en sus proximidades infraestructuras que conlleven una gran atracción de vehículos privados -como grandes intercambiadores de transporte, áreas intermodales de transporte y estaciones de RENFE Cercanías y Metro, aparcamientos rotacionales gestionados en régimen disuasorio y grandes dotaciones públicas-, sufran la presión de estacionamiento de vehículos llegados de otras ciudades.

Por una parte, gran parte de los vehículos que utilizan como estacionamiento final o disuasorio el ubicado en la vía pública de posibles Zonas de Aparcamiento Vecinal proceden de otros municipios o del interior de la propia zona SER, y en ninguno de tales casos tendrían la consideración de residentes a estos efectos. Por otra, el diseño radial del sistema de transporte público hace que la eficacia y el tiempo de desplazamiento de este tipo de viajes con origen y destino en el exterior de la zona SER actual sean en ocasiones mejorables y por tanto justifiquen una opción como la que se plantea.

También se ha tenido en cuenta en la adopción de tal criterio el hecho de que esa movilidad es importante para mantener la actividad económica y la vida de los barrios, de sus comercios, de sus servicios. Sin ella los barrios irían perdiendo actividad y con ello posibilidades y condiciones para una mejor vida.

NUM. 67

D. [redacted]
MADRID CICLISTA

En fecha 9 de julio de 2018 tiene entrada en el registro de la Oficina de Atención al Ciudadano del Distrito de Arganzuela, el escrito por el que D. [redacted], en representación de la asociación "Madrid Ciclista" con CIF [redacted], en calidad de su [redacted], formula alegaciones al Proyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible inicialmente aprobado mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

1.- La primera de las alegaciones está referida al artículo 73 y propone que se incorporen puntos de anclaje a las reservas para motocicletas y ciclomotores.

Se desestima. La Ordenanza prevé distintos espacios para estacionamiento de bicicletas, entendiendo que no todos estos vehículos precisan de punto de amarre para su estacionamiento, puesto que algunas tipologías están dotadas de sistemas de bloqueo.

Asimismo, vemos importante señalar que la ordenanza considera también la posibilidad de anclaje de bicicletas a "vallas o elementos limitadores de

espacios", con lo que se amplían notablemente las posibilidades de estacionamiento de estos vehículos.

Estas posibilidades las prevé la Ordenanza además de las reservas convencionales dotadas con "U invertidas".

Todas estas variantes tratan de cubrir las demandas de estacionamiento para las distintas tipologías de bicicletas que potencialmente puedan existir en nuestra ciudad y todo ello con independencia de un mayor incremento de una tipología u otra que deba realizarse por el servicio municipal competente en la materia, ya que entendemos que el aparcamiento es un factor clave para crear una red ciclista atractiva y funcional, y constituye un aspecto esencial en las políticas de promoción de la movilidad ciclista.

2.- La segunda de sus alegaciones versa sobre el artículo 183 que regula el objeto del capítulo referente a bicicletas y otros ciclos. Se presenta una propuesta de modificación del texto, haciendo referencia a la consideración de la bicicleta como "un vehículo de pleno derecho y plenas obligaciones de la red viaria" y se solicita que la Ordenanza se limite únicamente a regular excepciones.

Se desestima. El estatus de la bicicleta como un vehículo es un hecho más que reconocido en la normativa estatal. Como consecuencia, con carácter general el uso de la bicicleta debe realizarse en las calzadas. No obstante, las diferencias existentes con el resto de los vehículos que pueden circular por la ciudad, la facilidad del ciclista de conversarse en peatón, así como la necesidad de inclusión de todos los colectivos en la movilidad ciclista, nos lleva a plantear la

necesidad de establecer distintas tipologías de infraestructura, cuya regulación se desarrolla en los artículos 184 y siguientes.

3.- La tercera de las alegaciones versa sobre la circulación en vías de más de un carril (art 184.3) solicitando que se suprima la referencia a circular con carácter preferente por el carril derecho.

Se desestima por motivos de seguridad vial. Este ayuntamiento entiende que la redacción actual ofrece mayor seguridad a la circulación ciclista, toda vez que permite la circulación por el resto de carriles como conlleva el término "preferentemente".

4.- La siguiente alegación, referente al art. 184.4, versa sobre la circulación de bicicletas por carriles reservados para otros vehículos. Se solicita que no se prevea la posibilidad de circulación de las bicicletas por los mismos, aunque sí la posibilidad de ocuparlo en caso de adelantamiento.

Se desestima por motivos de seguridad vial. La redacción propuesta permitiría el uso del carril bus para adelantamientos, con el consiguiente peligro que esto supondría. Además entendemos que, para algunos casos, las interrupciones por ciclistas en este sentido pudieran interferir de forma más negativa en el servicio de autobuses, afectando así a la fluidez del transporte público colectivo, que la circulación de forma continua por el propio carril.

Es por ello que estimamos más conveniente mantener la redacción actual en la que cada caso será objeto de estudio concreto, dado que será necesario señalizar la posibilidad de circulación de bicicletas en estos carriles.

5.- La quinta de sus alegaciones está referida al texto del art 184.6 referente a la circulación en rotondas y según la cual se solicita sustituir la actual redacción "en la circulación en rotondas el ciclista tomará la parte de la misma que necesite para hacerse ver y ser predecible" por "en la circulación en rotondas el ciclista se comportará como el resto de los conductores tomando la parte de la misma que necesite para hacerse ver y ser predecible"

Se desestima. La redacción actual que el alegante parece ver como una obligación del ciclista, debe entenderse como un privilegio, ya que éste tomará la parte de la glorieta que necesite para poder circular con mayor seguridad.

Es destacable el hecho planteado por el alegante en una primera parte de la alegación, de regular la circulación en rotondas por igual para todos los vehículos, si bien en párrafo posterior se refiere al ciclista como conductor de un vehículo lento y menos visible.

6.- En relación al art 185.2 se propone que el adulto acompañante del menor deba circular a pie.

Se estima la demanda de que el adulto acompañante vaya obligatoriamente a pie, por su carácter pedagógico respecto del uso de la acera hacia los menores

que circulen en bicicleta así como su efecto en el respeto efectivo de la velocidad máxima fijada por los menores a quienes acompañe.

7.- Respecto al artículo 186.1 se propone señalizar las calles en las que se autorice la circulación en contrasentido.

Se estima parcialmente, considerando más favorable por motivos de seguridad vial a lo recogido en la actual redacción el realizar la señalización oportuna en los puntos de entrada a zonas o recintos de calles residenciales con objeto de alertar a los conductores de otros vehículos de la posibilidad de encontrar ciclistas circulando a contramano y de informar a estos últimos de esta posibilidad de circulación. No obstante, cabe recordar el régimen de circulación de las zonas residenciales puesto que se trata de zonas especialmente acondicionadas en las que la velocidad máxima de circulación es de 20 km/h y en las cuales quienes conduzcan deben conceder prioridad a los peatones los cuales tienen preferencia tanto en el transito como en la estancia y esparcimiento.

8.- Se propone en relación al artículo 186.2 realizar la señalización de la circulación a contramano mediante señales verticales.

Se desestima puesto que este ayuntamiento considera más favorable implantar la señalización necesaria tras el estudio correspondiente y en cualquier caso mediante aplicación de la normativa sectorial aplicable.

9.- En relación al art 187.1 se alega que el término prioridad contraviene el RGC y añade riesgos a los usuarios.

Se desestima. Este ayuntamiento entiende que el otorgamiento de la prioridad señalada otorga una mayor protección y privilegios al ciclista en la circulación. Es importante señalar lo especificado en este sentido en el RGC (artículo 64.a)

"Los conductores de bicicletas tienen prioridad de paso respecto a los vehículos de motor:

a) Cuando circulen por un carril bici, paso para ciclistas o arcén debidamente señalizados."

Lo cual entendemos acorde con la actual redacción de este artículo.

10.- En relación al art 187.2, se propone modificar el texto de tal manera que donde especifica "….y respetar la prioridad de paso de los peatones en los cruces señalizados" se diga "…y respetar la prioridad de paso de los peatones en todo momento".

Se desestima. Si bien se ha producido un cambio notable en la política municipal de este ayuntamiento referida a movilidad ciclista, entendiendo que la bicicleta como un vehículo más debe tener su espacio en la calzada y no en la acera, a la vez que se prevé destinar inversiones para ofrecer nuevas posibilidades de circulación a este tipo de vías ciclistas, entendemos que como tipología existente debe ser regulada en la ordenanza, lo cual no implica que vayan a continuar ejecutándose infraestructuras bajo esta tipología.

11.- Como alegación nº 11 se establece la necesidad de prever la posibilidad de establecer limitaciones horarias a la circulación ciclista en el paso por áreas estanciales u otros espacios peatonales con objeto de dar continuidad a un itinerario ciclista (art. 187.4).

Se estima su solicitud puesto que la misma implica una mejor coexistencia de bicicletas y peatones en estos espacios, lo que implica una mayor protección al peatón.

12.- Art 187.6, se propone la eliminación de este punto alegando que las prioridades definidas en el RGC son independientes del tipo de vehículo.

Se desestima por los motivos ya expuestos en el apartado 9 de este mismo escrito.

13.- Respecto al art 187.7 se comenta que son demasiados los condicionantes señalados para la implantación de un ciclocarril añadiendo que no tiene por qué darse previamente una presencia de bicis.

Se estima lo alegado estableciéndose una redacción haciendo referencia a un itinerario donde las bicicletas tengan o puedan tener una mayor presencia.

14.- En referencia al art 187.8, el alegante propone la eliminación de este punto alegando que "este artículo introduce la posibilidad de crear señalización que añada confusión y deteriore la seguridad del ciclista".

Se desestima. Las bandas recomendadas para la circulación ciclista ("*advisory cycle lanes*") vienen siendo empleadas en países con una cultura ciclista mayormente instaurada y es recogida por el documento de Revisión y Actualización al Plan Director de Movilidad Ciclista como una nueva tipología de vía de uso preferente para la bicicleta que sirve para reducir el "estrés" de circular en la calzada y garantizar que el ciclista no se vea afectado por la congestión del tráfico motorizado. A su vez, la visible reducción de la anchura de los carriles de circulación suele tener un efecto de calmado del tráfico motorizado.

Es por ello que entendemos que correctamente implantadas ofrecen una mayor seguridad a la circulación ciclista y por tanto es necesaria su regulación.

15.- Art 188.2, se alega que se establezca la limitación de paso en fase semafórica roja únicamente para los cruces en los que no exista paso de peatones.

Se desestima, dado que tal como establece el artículo se deberá señalizar previamente, por lo que será objeto del estudio previo correspondiente en el que se analizarán entre otros factores las intensidades de paso de vehículos y peatones, debiéndose garantizar la seguridad vial de los distintos usuarios de la vía.

Por otro lado, es importante señalar que en la implantación de esta medida el ciclista debe en todo caso ceder el paso al resto de vehículos (y por supuesto a quienes transiten a pie).

16.- Respecto al artículo 189.2, se solicita que las obligaciones legales de seguro de responsabilidad civil y de mantenimiento del vehículo sean impuestas a los empresarios y no al usuario de la bicicleta.

Se desestima, dado que es ajeno al ámbito de competencia que se ejerce por el Ayuntamiento en una norma reglamentaria en materia de movilidad establecer obligaciones relacionadas con la regulación de la relación laboral o de servicios entre las partes implicadas en el uso comercial de un vehículo.

Por otro lado se opone a la obligatoriedad del casco, lo cual se estima parcialmente; si bien se suele tratar de ciclistas experimentados, no debemos obviar el importante número de horas que estos trabajadores se encuentran circulando en bici con lo que entendemos que la probabilidad de verse inmersos en un accidente se ve incrementada. No obstante lo anterior, y en función de los argumentos aportados, se establecerá como recomendación en lugar de obligación.

17.- Respecto al art 196.1 se propone añadir como apartado d: "Por la calzada, en las condiciones expuestas en el punto 196.2"

Se desestima por motivos de seguridad vial. Creemos importante recordar que el Reglamento General de circulación establece en su art 121 lo siguiente:

"*Los que utilicen monopatines, patines o aparatos similares no podrán circular por la calzada, salvo que se trate de zonas, vías o partes de éstas que les estén especialmente destinadas.*"

18.- En relación con el art. 196.2, propone que los patines, patinetes y aparatos similares puedan circular por cualquier parte de la calzada.

Se desestima por los motivos ya expuestos en el apartado anterior.

19.- En referencia al apartado de definiciones, solicita que se supriman las correspondientes a los términos "bandas recomendadas" y "aceras bici".

Se desestima por los motivos expuestos en los apartados 10 y 14 de este mismo escrito.

20.- En referencia al apartado de definiciones, solicita la supresión de las imágenes correspondientes a las definiciones de "acera bici" y "carril bici" sustituyéndolas por fotos de carriles bici unidireccionales.

Se estima parcialmente. Este ayuntamiento entiende la necesidad de definición de todas las tipologías de vías ciclistas existentes y de aquellas que puedan implantarse de acuerdo con los criterios establecidos en el documento de Revisión y Actualización del Plan Director de Movilidad Ciclista, con objeto no sólo de una mejor regulación e implantación, sino como medida de

conocimiento por parte de los usuarios de la vía pública de cómo deben circular por cada una de ellas.

No obstante entendemos que el texto es suficiente para su completa definición y diferenciación por lo que no vemos necesario redundar con imágenes o croquis.

21.- Art 23.1.5, se propone eliminar a los vehículos con etiquetado ECO del listado que podrá acceder y circular por las calles del interior del perímetro del Área de Acceso Restringido.

Se desestima, puesto que entendemos que permitiendo únicamente a las dos tipologías menos contaminantes se da cumplimiento a lo recogido en los artículos precedentes 21 y 22.

22.- En referencia al art. 48 se contempla el estacionamiento de los VMU en la vía pública, equiparando los tipos A y B a las bicicletas y los C a los ciclomotores de tres ruedas.

Se estima parcialmente la solicitud permitiendo el estacionamiento de las tipologías A y B en las mismas condiciones que las ya establecidas para bicicletas, motocicletas y ciclomotores. Respecto a la inclusión de la tipología C, se ha desestimado puesto que se trata de vehículos que pueden alcanzar dimensiones de 1,90 m de longitud X 1,50 m por lo que no son asimilables en cuanto a estacionamiento para el empleo de los mismos espacios.

En cuanto a la posibilidad de poder anclarse a mobiliario delimitador de espacios establecida para bicicletas, no se incorporan los vehículos de movilidad urbana de las tipologías A y B puesto que en su mayoría permiten el plegado o fácil traslado por parte del usuario y esta posibilidad de estacionamiento debe darse únicamente con carácter muy excepcional.

NUM. 68

[redacted]

En fecha 9 de julio de 2018 tiene entrada en el Registro de la Oficina de Atención a la Ciudadanía de Salamanca, el escrito por el que D. [redacted], que firma como "[redacted] de la Junta de Gobierno del Parking Alameda", formula alegaciones al proyecto inicial de Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

Ante el previsible cierre y desalojo de los cesionarios del aparcamiento municipal robotizado de ALAMEDA y los inconvenientes que se producirán a los vecinos del Barrio de las Letras el escrito solicita que se incluya a través de una disposición adicional el derecho preferente de los cesionarios *"desalojados del parking robotizado de Alameda, a optar a plazas de aparcamiento para residentes, de manera preferente, a los aparcamientos que gestiona actualmente o gestionará el Ayuntamiento de Madrid a través de la empresa municipal de transporte (EMT), de manera temporal en cualquiera de los aparcamientos más cercanos al Barrio de las Letras, o en un futuro en el parking que se construya en el centro dotacional de la calle Fúcar*".

Desde su puesta en servicio el sistema robotizado del aparcamiento municipal "ALAMEDA" ha ocasionado innumerables incidencias que dificultan, retrasan e incluso impiden el estacionamiento y recuperación de los vehículos por los cesionarios, afectando gravemente a la calidad y regularidad de servicio.

Esta situación ha motivado que la Junta de Gobierno, mediante Acuerdo de 24 de mayo de 2018, autorizara la extinción por mutuo acuerdo del contrato de concesión en el marco de un procedimiento judicial para satisfacer el interés general de resolver la problemática situación ocasionada a los cesionarios.

La experiencia del aparcamiento ALAMEDA motivó que se introdujera una regulación específica que ayudara a solventar los problemas de este naturaleza que pudieran plantearse en el futuro a través del artículo 141.3 del Proyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible. Por todo ello,

Se desestima; considerando que no se ha producido el cierre del aparcamiento, la previsión temporal de aprobación de la ordenanza; se entiende que no debe realizarse una consideración específica de un caso en una norma que tiene carácter general.

NUM. 69

[redacted]

En fecha 9 de julio de 2018 tiene entrada en el Registro de OAC SALAMANCA, escrito por el que [redacted] formula alegaciones al proyecto inicial de Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

Presenta las siguientes alegaciones:

1ª) Al artículo 10. Propone reformular el artículo evitando un contenido excluyente en lo relativo al tratamiento de la accesibilidad.

Se desestima: el proyecto de ordenanza establece en el artículo una serie de colectivos a los que se pretende dar una especial protección, y concretar ámbitos en los que se desarrollará la misma, sin que en ningún caso sea excluyente respecto de cualquier otro ámbito en el que obviamente se aplicarán las medidas que establece la normativa sobre accesibilidad.

2ª) Al artículo 40.2. Propone que se establezca la posibilidad de excederse en dos minutos las paradas en carril bus, cuando el usuario sea una persona con movilidad reducida.

Se desestima: la redacción que propone el proyecto de ordenanza precisamente teniendo en cuenta al colectivo de personas con discapacidad, hace referencia al "tiempo imprescindible", que por definición no puede ser rebasado en ningún caso por ningún tipo de viajero que realice la operación con diligencia atendiendo a sus propias capacidades y necesidades, y por tanto será frecuentemente superior en el caso de tratarse de una persona con discapacidad.

3ª) Al artículo 46.2. Propone que se elimine la posibilidad de estacionar sin apagar el motor.

Se desestima: Dicho artículo establece que *"Quien conduzca deberá apagar el motor desde el inicio del estacionamiento, aun cuando permanezca en el interior del vehículo.*
Quedan excluidos de esta obligación los siguientes vehículos:

a) Los que cuenten con la etiqueta de distintivo ambiental del tipo Cero Emisiones emitida por la Dirección General de Tráfico.

b) Los destinados a la prestación de asistencia socio-sanitaria y los pertenecientes a Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado, Policía Municipal, Agentes de Movilidad y de Bomberos y Grúa Municipal.

c) Los vehículos de transporte público de viajeros exclusivamente entre el 1 de mayo y el 30 de septiembre.

Para quedar excluidos de la obligación prevista en este apartado, los vehículos a que se refieren la letra a) deberán exhibir en lugar visible el correspondiente distintivo expedido por la Dirección General de Tráfico que les acredite como tales."

Dichas excepciones tienen su justificación, bien en su escasa o nula contaminación ambiental y acústica, bien por tratarse de servicios públicos necesarios o bien para el transporte público pero únicamente en las fechas en las que se pueden producir altas temperaturas y se permite para poder utilizar los aparatos de climatización de los vehículos.

4º) Al artículo 48. Propone que en el último párrafo del artículo se especifique un determinado tipo de mobiliario urbano sobre el que está prohibido a las bicicletas estacionar, concretamente añadir "tales como farolas, bancos, marquesinas, etc.)

Se estima.

5º) Al artículo 110.8 y 11. Propone medidas para mejorar la accesibilidad de este tipo de infraestructuras municipales.

Se desestima: no consta que disponga de respaldo legal en la normativa de accesibilidad. La ausencia de este respaldo legal impide su imposición a los aparcamientos en gestión indirecta mediante concesión administrativa de obra pública o de gestión de servicio público, que son la gran mayoría de los aparcamientos.

En relación con la dotación mínima de plazas accesibles reservadas a personas con movilidad reducida, el artículo 115.1 se remite a la normativa sectorial vigente en cada momento, permitiendo por tanto su rápida adaptación a cualquier ampliación del porcentaje que pudiera aprobar el legislador estatal y autonómico.

Por todo lo anterior su propuesta no puede incluirse en la Ordenanza, pero se remite a los servicios técnicos municipales para que estudien y analicen la posibilidad de adoptar algunas de las medidas que propone en los aparcamientos municipales en gestión directa.

6ª) Al artículo 112.4.

Se estima: A efectos de que el precepto recoja la obligación de limitar la velocidad de circulación a 5 km/h en los espacios de estacionamiento de plazas accesibles para las personas con movilidad reducida.

7ª) Al artículo 113.2.5 (obligaciones de los gestores de aparcamientos). Propone añadir un párrafo relativo al plan de autoprotección.

Se desestima por los motivos argumentados en la respuesta a la alegación quinta. En todo caso se recuerda que el Plan de autoprotección no es un único documento sino un conjunto de ellos en el que se analizan los riesgos y se adoptan medidas para minimizarlos o evitarlos.

Por todo lo anterior su propuesta no puede incluirse en la Ordenanza, pero se remite a los servicios técnicos municipales para que estudien y analicen la posibilidad de adoptar algunas de las medidas que propone en los aparcamientos municipales en gestión directa.

8ª) Al artículo 113.2.10 (obligaciones de los gestores de aparcamientos). Propone que se especifique el cumplimiento de la normativa de accesibilidad en cuanto a tamaño, color, iluminación y situación de las plazas reservadas para personas con movilidad reducida, además de bucle magnético, accesibilidad técnica en los interfonos y planos de ubicación de salidas accesible.

Se desestima por los motivos argumentados en la respuesta a la alegación quinta, pero se remite a los servicios técnicos municipales para que estudien y analicen la posibilidad de adoptar algunas de las medidas que propone en los aparcamientos municipales en gestión directa.

9º) A la Sección 3ª. Propone que se destine un número de plazas a personas con movilidad reducida.

Se desestima: A la sección 3ª del Capítulo II del Título Cuarto del Libro I relativo a los aparcamientos rotacionales en gestión en régimen disuasorio resulta de aplicación la reserva que en cada momento establezca la normativa sectorial sobre la dotación mínima de plazas accesibles reservadas a personas con movilidad reducida, por lo que el artículo 115 le resulta directamente aplicable.

10) Al artículo 151.3 a). Propone disminuir la velocidad máxima permitida por acera a sillas de ruedas de 10 km/h a 5 km/h.

Se estima: Estudiada la propuesta y visto que los estudios realizados por ejemplo por las universidades de Middle Tennesse (Estados Unidos) y Strathclyde (Reino Unido) confirman que la media de velocidad caminando de un peatón es de 5,3 km/h, se considera adecuada su modificación.

Por lo tanto la redacción del artículo 151.3.a) quedaría de un modo similar al siguiente:

"Las personas con movilidad reducida que circulen en silla de ruedas o dispositivos análogos, motorizadas o no, siempre que lo hagan a velocidad de peatón nunca superior a 5 kilómetros por hora."

Por el mismo motivo, se modificarían los artículos 193.F), 196.1.c) y 185.2, quedando redactados de un modo equivalente al siguiente:

- Artículo 193.F): *"En los parques públicos podrán circular por aquellos itinerarios en los que esté permitida la circulación de bicicletas. En caso de tratarse de sendas compartidas con el peatón se limitará la velocidad de circulación a 5 km/h, respetando en todo momento la prioridad del peatón. En ningún caso podrán circular sobre zonas ajardinadas.*

En todo caso, la circulación en parques públicos de VMU del tipo C1 con uso económico requerirá de autorización previa del órgano municipal de gestión del parque, y no se permitirá la circulación de VMU del tipo C2 salvo en el caso de los utilizados para la distribución urbana de mercancías a establecimientos situados en el interior del parque."

- Artículo 196.1.c): *"En los parques públicos, por aquellos itinerarios en los que esté permitida la circulación de bicicletas. En caso de tratarse de sendas compartidas con el peatón se limitará la velocidad de circulación a 5 km/h, respetando en todo momento la prioridad del peatón. En ningún caso podrán transitar sobre zonas ajardinadas"*

- *Artículo 185.2: "Con carácter excepcional los niños menores de 12 años podrán circular en bicicletas por las aceras, zonas peatonales y calles peatonales que no hayan sido declaradas de especial protección para el peatón cuando cumplan los siguientes requisitos: que vayan acompañados por una persona adulta a pie; que no sobrepasen en ningún caso los 5 kms/h; y que circulen y transiten respetando la prioridad de los peatones y las condiciones de seguridad vial.*

  Esta excepción no se aplica a las calles o zonas declaradas de especial protección para el peatón, en cuyas aceras o zonas peatonales se prohíbe la circulación de toda bicicleta."

11) A los artículos 151.4 y 196.1. Se propone que se elimine el supuesto de que las personas con patines y patinetes compartan espacio con los peatones.

Se desestima: la vigente Ordenanza de Movilidad de 26 de septiembre de 2005 contempla que los patines, patinetes y aparatos similares pueden circular por acera a paso de persona, reproduciendo en parte lo establecido en el artículo 121.4 del Reglamento General de Circulación. El proyecto de nueva ordenanza, que cuenta con rango de reglamento municipal, no puede contradecir la normativa jerárquicamente superior de ámbito estatal, por lo que se ha optado por ampliar y aclarar los supuestos y los lugares por los que pueden circular proporcionando más alternativas a estos vehículos de modo que se acojan en

menor medida a la posibilidad de circulación por acera, por lo entendemos que se mejora notablemente la seguridad jurídica al respecto.

12) Al artículo 152.1. Propone que se incluya en el artículo que los carriles bici deben delimitarse de forma que se permita ser detectados en todo su largo.

Se desestima: el propio Anexo III del proyecto de ordenanza define *"Carril-bici: es un carril de la calzada de uso exclusivo para las bicicletas señalizado con las marcas viales correspondiente. Puede disponer de bandas separadoras de resalto como marca vial."*.

13) Al artículo 152. Propone incluir un nuevo párrafo *"el ayuntamiento tenderá a dotar de semáforos con señalización acústica a demanda, con el fin de que estén disponibles las veinticuatro horas y sólo suenen cuando alguien que lo precise, lo active mediante el dispositivo a distancia"*

Se desestima: El estudio e instalación de semáforos con avisadores acústicos se realiza en la actualidad sin necesidad de que conste en una norma de rango reglamentario. Por consiguiente, y dado el nivel de concreción operativa de la medida que se propone, tampoco parece precisar de tal soporte normativo.

14ª) Al artículo 152. Propone que se incluya *"El Ayuntamiento incorporará señales luminiscentes en pasos de peatones con o sin semáforo, para contribuir a la seguridad de las personas".*

Se desestima: Se entiende que la señalización de los pasos de peatones debe realizarse en cumplimiento de la normativa nacional a estos efectos y en sus propios términos, sin perjuicio de que dicha normativa deba incluir los elementos que, desde el punto de vista técnico, se considere adecuado incorporar para garantizar su máxima seguridad y accesibilidad.

Considerando además el nivel de concreción operativa de la medida que se propone, no se entiende por tanto adecuado incluir la propuesta realizada en una norma reglamentaria local de carácter general, sin perjuicio de que se analice y en su caso se pueda ejecutar previo estudio de idoneidad por los servicios técnicos municipales.

15ª) Al artículo 152. Propone incluir que la programación de los avisadores sonoros de los semáforos contemplarán las necesidades de los usuarios con problemas de visión, y que la señal acústica permita su audición a un radio no inferior a 500cm, todas ellas consideraciones recogidas en el Decreto 13/2007 de la Comunidad de Madrid.

Se desestima: No se considera necesario incluir regulación ya recogida en normativa aplicable de ámbito superior y que por tanto sería ya de aplicación en la ciudad de Madrid.

16ª) Al artículo 152: Propone incluir que *"ningún paso de peatón con o sin semáforo se verá entorpecido por la presencia de bolardos o cualquier otro dispositivo de los que se instalan para impedir la colocación de vehículos sobre las aceras"*

Se desestima: No se considera adecuado incluir la propuesta realizada en una norma reglamentaria de carácter general, sin perjuicio de que se analice y en su caso se puedan ejecutar previo estudio de idoneidad por los servicios técnicos municipales.

17ª) Al artículo 153.1: Propone incluir ejemplos que suponen la obstaculización en las aceras como la colocación en aceras de cartas o menús de comidas, mesas no autorizadas, toldos, etc. y remitirlos a los supuestos de responsabilidad del artículo 263.1.

Se desestima: el ámbito de regulación adecuado al objeto propuesto es la ordenanza municipal de terrazas de veladores y Quioscos de Hostelería y Restauración y no la ordenanza de movilidad sostenible.

18ª) Al artículo 154. Propone que el artículo añada *"la declaración de espacio de especial protección para el peatón se dará a conocer por medio de la utilización de carteles o vallas con pictogramas adecuados, que lo publiciten en los lugares declarados como tales"*

Se estima parcialmente: se considera adecuado mencionar la necesidad de señalizar adecuadamente los espacios de especial protección, una vez se declare tal condición.

El artículo quedaría redactado de una manera equivalente a la siguiente:

"***Artículo 154. Espacios de especial protección para el peatón***

Mediante Acuerdo del órgano competente se podrán declarar, con carácter temporal o permanente, determinadas aceras, calles y espacios públicos como "espacios de especial protección para el peatón".

La declaración deberá incluir la justificación motivada que ha llevado a la determinación de una calle o espacio como de especial protección para el peatón así como los usos y ocupaciones que se restringen o las condiciones de los que se autoricen.

A estos efectos, será necesario que con carácter general se trate de calles en las que la densidad peatonal existente o previsible pueda limitar la libertad individual de elegir la velocidad normal de la marcha y el adelantamiento peatonal y en el caso de que haya movimientos de entrecruzado o en sentido contrario, exista una alta probabilidad de que se presenten conflictos en el tránsito, siendo precisos frecuentes cambios de velocidad y posición para eludirlos, o existan especiales dificultades para el desplazamiento de personas con movilidad reducida.

No obstante lo anterior, podrán ser declaradas como tales en cualquier caso con objeto de ordenar y regular los usos y ocupaciones del viario priorizando aquellos más favorables para el peatón así como otros modos de movilidad sostenibles. La declaración deberá publicarse en el Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid y en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid. Una vez declarado el espacio como de especial protección, deberá instalarse la señalización indicativa de tal circunstancia "

19ª) Al artículo 168.a). Propone añadir *"Por razones de seguridad de los peatones, en el momento de fijar el lugar de instalación de los estacionamientos, se hará de forma que se evite que la proximidad posible entre la zona trasera del espacio de estacionamiento con un paso de peatones, pueda causar la invasión del paso por un autobús, cuando se halle a la espera de estacionamiento, al estar la parada ocupada por otro autobús de distinta línea".*

Se desestima: no se considera adecuado incluir la propuesta realizada, entendiéndose que resulta más clara la redacción dada en el proyecto de ordenanza *"Estas paradas se situarán próximas a los pasos de peatonales, respetándose, en todo caso, las distancias precisas para favorecer la visibilidad peatón-vehículo"*

20ª) Al artículo 168 a). Propone que se incluya que *"se deberá llevar a cabo un riguroso mantenimiento del funcionamiento de las rampas de acceso para personas con sillas de ruedas"*

Se desestima: el artículo 168 hace referencia a las reservas de estacionamiento para la parada del autobús y no al vehículo o sus elementos, por lo que no procedería su incorporación en este epígrafe. La propuesta incluye además un concepto jurídico indeterminado ("riguroso mantenimiento").

21ª) Al artículo 168 b). Propone que se incluya que *"en el momento en el que un autobús alcance su espacio de estacionamiento, deberá activar siempre el mensaje exterior de información acústica…"*

Se desestima: sin perjuicio de su posible incorporación a la normativa de servicio de la Empresa Municipal de Transportes, y dado el nivel de concreción operativa de la medida que se propone, no se considera adecuado incluir la propuesta realizada en una norma reglamentaria de carácter general.

22ª) Al artículo 168 b). Propone incluir en la redacción aspectos relativos a la ubicación de los botones para activar los sistemas acústicos de marquesinas o postes.

Se desestima: sin perjuicio de su posible incorporación a la normativa de servicio de la Empresa Municipal de Transportes, y dado el nivel de concreción operativa de la medida que se propone, no se considera adecuado incluir la propuesta realizada en una norma reglamentaria de carácter general.

23ª) Al artículo 185.2 (circulación de menores en bicicleta por acera). Propone eliminarlo.

Se estima parcialmente: la previsión contemplada en este artículo va dirigida a asegurar la seguridad de los menores y añade dos condiciones; por una parte, que el menor vaya acompañado de una persona adulta y por otra, que no rebase los 5 km/h (modificación operada en virtud de alegaciones estimadas, reduciéndola de 10km/h a 5 km/h) que es la velocidad a la que como máximo suele caminar un peatón, todo ello con el objetivo de que trayectos como los escolares, en determinadas zonas de la ciudad en su configuración actual, puedan realizarse ya de modo seguro como iniciación a la utilización de la bicicleta como medio de transporte.

No obstante lo anterior, se limita la previsión de este artículo en el sentido de que la persona adulta acompañante vaya obligatoriamente a pie, por su carácter pedagógico respecto del uso de la acera hacia los menores que

circulen en bicicleta así como su efecto en el respeto efectivo de la velocidad máxima fijada por los menores a quienes acompañe.

24ª) Al artículo 188.2. Propone su eliminación.

Se desestima: La redacción que propone el proyecto de ordenanza ha sido supervisada por los servicios técnicos municipales que han considerado positivo mantener dicha regulación, al facilitar la salida de los ciclistas siempre que la señalización expresamente lo permita y se respete la prioridad del resto de usuarios, incluyendo como es lógico la de los peatones.

25ª) Aunque la alegación no lo menciona, entendemos que se alega al artículo 192. Propone que la edad mínima para poder circular con VMU sea elevada de quince a dieciocho años.

Se desestima: el artículo 192.1 dispone que *"Los menores de 15 años solo podrán hacer uso de vehículos de movilidad urbana cuando éstos resulten adecuados a su edad, altura y peso, fuera de las zonas de circulación, en espacios cerrados al tráfico, y acompañados y bajo la responsabilidad de sus progenitores o tutores, o en el supuesto previsto en el apartado 4 del artículo 195."* Esta edad, además, se equipara a la definida en la normativa nacional aplicable para la utilización de ciclomotores.

26ª) Al artículo 193. Propone eliminar "con carácter general" y el apartado "c", dejando clara la prohibición de los VMU de circular por aceras y espacios peatonales.

Se desestima: El texto indica ya expresamente en su apartado a que *"con carácter general se prohíbe la circulación de los VMU por aceras y demás espacios reservados con carácter exclusivo para el tránsito, estancia y esparcimiento de los peatones"*. La propia norma marca como única excepción a esta circunstancia las aceras bici.

Además, se hace constar que la regulación que realiza la ordenanza propuesta se basa en la Instrucción 16/V-124 de la Dirección General de Tráfico, considerándose adecuada a estos efectos.

27ª) Al artículo 232.1. Propone incluir en el artículo que el paso peatonal en supuestos de ocupación de acera por mudanza será de al menos de 1,80 metros de anchura.

Se estima: el artículo 38 recoge las condiciones a las que se someten las ocupaciones y por lo tanto son de aplicación a las ocupaciones por mudanzas. El último párrafo del artículo 232.1 quedaría pues redactado de un modo asimilable al siguiente:

> *"Se permite la utilización de la acera, paseos y demás zonas peatonales para la asistencia y colocación de máquinas elevadoras y demás medios auxiliares que se precisen, garantizando en todo momento un paso peatonal de 1.80 metros de ancho y 2.10 de altura, y en todo caso sujetas a las indicaciones de los agentes de la autoridad y al cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 38 de la presente Ordenanza en cuanto a la señalización de la ocupación."*

28ª) Al artículo 244. Propone que la Tarjeta de Estacionamiento para Personas con Movilidad Reducida (TEPMR) pueda ser utilizada no solo cuando la persona se halle en el vehículo, sino cuando pueda acreditar fehacientemente que el estacionamiento del vehículo es para hacer posible al titular de la tarjeta acceder a él.

Se desestima: tal y como indica en el propio texto de la alegación, se considera que una ordenanza municipal no puede contravenir condiciones establecidas expresamente en normativa de rango superior, como es el Real Decreto 1056/2014, debiendo instarse la modificación de aquel ante la Administración General del Estado, que es la competente al efecto.

29ª) Al apartado 2 de la Disposición Adicional Tercera. Propone añadir *"..así como el cumplimiento de los niveles óptimos de accesibilidad a la web vigentes en cada momento."*

Se estima parcialmente: Se acepta en esencia la propuesta pero se considera más adecuada una redacción asimilable a la siguiente:

"2. La extracción deberá garantizar la disponibilidad de la información en formatos abiertos que permita su reutilización en condiciones óptimas. Todo desarrollo de aplicaciones informáticas en este ámbito deberá incorporar en sus prescripciones técnicas esta condición, así como el cumplimiento de la normativa de accesibilidad que sea aplicable en cada momento."

NUM. 70

[redacted]

En fecha 9 de julio de 2018 tiene entrada en el Registro de OAC SALAMANCA, escrito por el que [redacted] formula alegaciones al proyecto inicial de Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

Presenta las siguientes alegaciones:

1ª) Al artículo 10. Propone reformular el artículo evitando un contenido excluyente en lo relativo al tratamiento de la accesibilidad.

Se desestima: el proyecto de ordenanza establece en el artículo una serie de colectivos a los que se pretende dar una especial protección, y concretar ámbitos en los que se desarrollará la misma, sin que en ningún caso sea excluyente respecto de cualquier otro ámbito en el que obviamente se aplicarán las medidas que establece la normativa sobre accesibilidad.

2ª) Al artículo 40.2. Propone que se establezca la posibilidad de excederse en dos minutos las paradas en carril bus, cuando el usuario sea una persona con movilidad reducida.

Se desestima: la redacción que propone el proyecto de ordenanza precisamente teniendo en cuenta al colectivo de personas con discapacidad, hace referencia al "tiempo imprescindible", que por definición no puede ser rebasado en ningún caso por ningún tipo de viajero que realice la operación con diligencia atendiendo a sus propias capacidades y necesidades, y por tanto será frecuentemente superior en el caso de tratarse de una persona con discapacidad.

3ª) Al artículo 46.2. Propone que se elimine la posibilidad de estacionar sin apagar el motor.

Se desestima: Dicho artículo establece que *"Quien conduzca deberá apagar el motor desde el inicio del estacionamiento, aun cuando permanezca en el interior del vehículo.*
Quedan excluidos de esta obligación los siguientes vehículos:

a) Los que cuenten con la etiqueta de distintivo ambiental del tipo Cero Emisiones emitida por la Dirección General de Tráfico.

b) Los destinados a la prestación de asistencia socio-sanitaria y los pertenecientes a Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado, Policía Municipal, Agentes de Movilidad y de Bomberos y Grúa Municipal.

c) Los vehículos de transporte público de viajeros exclusivamente entre el 1 de mayo y el 30 de septiembre.

Para quedar excluidos de la obligación prevista en este apartado, los vehículos a que se refieren la letra a) deberán exhibir en lugar visible el correspondiente distintivo expedido por la Dirección General de Tráfico que les acredite como tales."

Dichas excepciones tienen su justificación, bien en su escasa o nula contaminación ambiental y acústica, bien por tratarse de servicios públicos necesarios o bien para el transporte público pero únicamente en las fechas en las que se pueden producir altas temperaturas y se permite para poder utilizar los aparatos de climatización de los vehículos.

4º) Al artículo 48. Propone que en el último párrafo del artículo se especifique un determinado tipo de mobiliario urbano sobre el que está prohibido a las bicicletas estacionar, concretamente añadir "tales como farolas, bancos, marquesinas, etc.)

Se estima.

5º) Al artículo 110.8 y 11. Propone medidas para mejorar la accesibilidad de este tipo de infraestructuras municipales.

Se desestima: no consta que disponga de respaldo legal en la normativa de accesibilidad. La ausencia de este respaldo legal impide su imposición a los aparcamientos en gestión indirecta mediante concesión administrativa de obra pública o de gestión de servicio público, que son la gran mayoría de los aparcamientos.

En relación con la dotación mínima de plazas accesibles reservadas a personas con movilidad reducida, el artículo 115.1 se remite a la normativa sectorial vigente en cada momento, permitiendo por tanto su rápida adaptación a cualquier ampliación del porcentaje que pudiera aprobar el legislador estatal y autonómico.

Por todo lo anterior su propuesta no puede incluirse en la Ordenanza, pero se remite a los servicios técnicos municipales para que estudien y analicen la posibilidad de adoptar algunas de las medidas que propone en los aparcamientos municipales en gestión directa.

6ª) Al artículo 112.4.

Se estima: A efectos de que el precepto recoja la obligación de limitar la velocidad de circulación a 5 km/h en los espacios de estacionamiento de plazas accesibles para las personas con movilidad reducida.

7ª) Al artículo 113.2.5 (obligaciones de los gestores de aparcamientos). Propone añadir un párrafo relativo al plan de autoprotección.

Se desestima por los motivos argumentados en la respuesta a la alegación quinta. En todo caso se recuerda que el Plan de autoprotección no es un único documento sino un conjunto de ellos en el que se analizan los riesgos y se adoptan medidas para minimizarlos o evitarlos.

Por todo lo anterior su propuesta no puede incluirse en la Ordenanza, pero se remite a los servicios técnicos municipales para que estudien y analicen la posibilidad de adoptar algunas de las medidas que propone en los aparcamientos municipales en gestión directa.

8ª) Al artículo 113.2.10 (obligaciones de los gestores de aparcamientos). Propone que se especifique el cumplimiento de la normativa de accesibilidad en cuanto a tamaño, color, iluminación y situación de las plazas reservadas para personas con movilidad reducida, además de bucle magnético, accesibilidad técnica en los interfonos y planos de ubicación de salidas accesible.

Se desestima por los motivos argumentados en la respuesta a la alegación quinta, pero se remite a los servicios técnicos municipales para que estudien y analicen la posibilidad de adoptar algunas de las medidas que propone en los aparcamientos municipales en gestión directa.

9º) A la Sección 3ª. Propone que se destine un número de plazas a personas con movilidad reducida.

Se desestima: A la sección 3ª del Capítulo II del Título Cuarto del Libro I relativo a los aparcamientos rotacionales en gestión en régimen disuasorio resulta de aplicación la reserva que en cada momento establezca la normativa sectorial sobre la dotación mínima de plazas accesibles reservadas a personas con movilidad reducida, por lo que el artículo 115 le resulta directamente aplicable.

10) Al artículo 151.3 a). Propone disminuir la velocidad máxima permitida por acera a sillas de ruedas de 10 km/h a 5 km/h.

Se estima: Estudiada la propuesta y visto que los estudios realizados por ejemplo por las universidades de Middle Tennesse (Estados Unidos) y Strathclyde (Reino Unido) confirman que la media de velocidad caminando de un peatón es de 5,3 km/h, se considera adecuada su modificación.

Por lo tanto la redacción del artículo 151.3.a) quedaría de un modo similar al siguiente:

"Las personas con movilidad reducida que circulen en silla de ruedas o dispositivos análogos, motorizadas o no, siempre que lo hagan a velocidad de peatón nunca superior a 5 kilómetros por hora."

Por el mismo motivo, se modificarían los artículos 193.F), 196.1.c) y 185.2, quedando redactados de un modo equivalente al siguiente:

- Artículo 193.F): *"En los parques públicos podrán circular por aquellos itinerarios en los que esté permitida la circulación de bicicletas. En caso de tratarse de sendas compartidas con el peatón se limitará la velocidad de circulación a 5 km/h, respetando en todo momento la prioridad del peatón. En ningún caso podrán circular sobre zonas ajardinadas.*

En todo caso, la circulación en parques públicos de VMU del tipo C1 con uso económico requerirá de autorización previa del órgano municipal de gestión del parque, y no se permitirá la circulación de VMU del tipo C2 salvo en el caso de los utilizados para la distribución urbana de mercancías a establecimientos situados en el interior del parque."

- Artículo 196.1.c): *"En los parques públicos, por aquellos itinerarios en los que esté permitida la circulación de bicicletas. En caso de tratarse de sendas compartidas con el peatón se limitará la velocidad de circulación a 5 km/h, respetando en todo momento la prioridad del peatón. En ningún caso podrán transitar sobre zonas ajardinadas"*

- *Artículo 185.2: "Con carácter excepcional los niños menores de 12 años podrán circular en bicicletas por las aceras, zonas peatonales y calles peatonales que no hayan sido declaradas de especial protección para el peatón cuando cumplan los siguientes requisitos: que vayan acompañados por una persona adulta a pie; que no sobrepasen en ningún caso los 5 kms/h; y que circulen y transiten respetando la prioridad de los peatones y las condiciones de seguridad vial.*

  Esta excepción no se aplica a las calles o zonas declaradas de especial protección para el peatón, en cuyas aceras o zonas peatonales se prohíbe la circulación de toda bicicleta."

11) A los artículos 151.4 y 196.1. Se propone que se elimine el supuesto de que las personas con patines y patinetes compartan espacio con los peatones.

Se desestima: la vigente Ordenanza de Movilidad de 26 de septiembre de 2005 contempla que los patines, patinetes y aparatos similares pueden circular por acera a paso de persona, reproduciendo en parte lo establecido en el artículo 121.4 del Reglamento General de Circulación. El proyecto de nueva ordenanza, que cuenta con rango de reglamento municipal, no puede contradecir la normativa jerárquicamente superior de ámbito estatal, por lo que se ha optado por ampliar y aclarar los supuestos y los lugares por los que pueden circular proporcionando más alternativas a estos vehículos de modo que se acojan en

menor medida a la posibilidad de circulación por acera, por lo entendemos que se mejora notablemente la seguridad jurídica al respecto.

12) Al artículo 152.1. Propone que se incluya en el artículo que los carriles bici deben delimitarse de forma que se permita ser detectados en todo su largo.

Se desestima: el propio Anexo III del proyecto de ordenanza define *"Carril-bici: es un carril de la calzada de uso exclusivo para las bicicletas señalizado con las marcas viales correspondiente. Puede disponer de bandas separadoras de resalto como marca vial."*.

13) Al artículo 152. Propone incluir un nuevo párrafo *"el ayuntamiento tenderá a dotar de semáforos con señalización acústica a demanda, con el fin de que estén disponibles las veinticuatro horas y sólo suenen cuando alguien que lo precise, lo active mediante el dispositivo a distancia"*

Se desestima: El estudio e instalación de semáforos con avisadores acústicos se realiza en la actualidad sin necesidad de que conste en una norma de rango reglamentario. Por consiguiente, y dado el nivel de concreción operativa de la medida que se propone, tampoco parece precisar de tal soporte normativo.

14ª) Al artículo 152. Propone que se incluya *"El Ayuntamiento incorporará señales luminiscentes en pasos de peatones con o sin semáforo, para contribuir a la seguridad de las personas".*

Se desestima: Se entiende que la señalización de los pasos de peatones debe realizarse en cumplimiento de la normativa nacional a estos efectos y en sus propios términos, sin perjuicio de que dicha normativa deba incluir los elementos que, desde el punto de vista técnico, se considere adecuado incorporar para garantizar su máxima seguridad y accesibilidad.

Considerando además el nivel de concreción operativa de la medida que se propone, no se entiende por tanto adecuado incluir la propuesta realizada en una norma reglamentaria local de carácter general, sin perjuicio de que se analice y en su caso se pueda ejecutar previo estudio de idoneidad por los servicios técnicos municipales.

15ª) Al artículo 152. Propone incluir que la programación de los avisadores sonoros de los semáforos contemplarán las necesidades de los usuarios con problemas de visión, y que la señal acústica permita su audición a un radio no inferior a 500cm, todas ellas consideraciones recogidas en el Decreto 13/2007 de la Comunidad de Madrid.

Se desestima: No se considera necesario incluir regulación ya recogida en normativa aplicable de ámbito superior y que por tanto sería ya de aplicación en la ciudad de Madrid.

16ª) Al artículo 152: Propone incluir que *"ningún paso de peatón con o sin semáforo se verá entorpecido por la presencia de bolardos o cualquier otro dispositivo de los que se instalan para impedir la colocación de vehículos sobre las aceras"*

Se desestima: No se considera adecuado incluir la propuesta realizada en una norma reglamentaria de carácter general, sin perjuicio de que se analice y en su caso se puedan ejecutar previo estudio de idoneidad por los servicios técnicos municipales.

17ª) Al artículo 153.1: Propone incluir ejemplos que suponen la obstaculización en las aceras como la colocación en aceras de cartas o menús de comidas, mesas no autorizadas, toldos, etc. y remitirlos a los supuestos de responsabilidad del artículo 263.1.

Se desestima: el ámbito de regulación adecuado al objeto propuesto es la ordenanza municipal de terrazas de veladores y Quioscos de Hostelería y Restauración y no la ordenanza de movilidad sostenible.

18ª) Al artículo 154. Propone que el artículo añada *"la declaración de espacio de especial protección para el peatón se dará a conocer por medio de la utilización de carteles o vallas con pictogramas adecuados, que lo publiciten en los lugares declarados como tales"*

Se estima parcialmente: se considera adecuado mencionar la necesidad de señalizar adecuadamente los espacios de especial protección, una vez se declare tal condición.

El artículo quedaría redactado de una manera equivalente a la siguiente:

"***Artículo 154. Espacios de especial protección para el peatón***

Mediante Acuerdo del órgano competente se podrán declarar, con carácter temporal o permanente, determinadas aceras, calles y espacios públicos como "espacios de especial protección para el peatón".

La declaración deberá incluir la justificación motivada que ha llevado a la determinación de una calle o espacio como de especial protección para el peatón así como los usos y ocupaciones que se restringen o las condiciones de los que se autoricen.

A estos efectos, será necesario que con carácter general se trate de calles en las que la densidad peatonal existente o previsible pueda limitar la libertad individual de elegir la velocidad normal de la marcha y el adelantamiento peatonal y en el caso de que haya movimientos de entrecruzado o en sentido contrario, exista una alta probabilidad de que se presenten conflictos en el tránsito, siendo precisos frecuentes cambios de velocidad y posición para eludirlos, o existan especiales dificultades para el desplazamiento de personas con movilidad reducida.

No obstante lo anterior, podrán ser declaradas como tales en cualquier caso con objeto de ordenar y regular los usos y ocupaciones del viario priorizando aquellos más favorables para el peatón así como otros modos de movilidad sostenibles. La declaración deberá publicarse en el Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid y en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid. Una vez declarado el espacio como de especial protección, deberá instalarse la señalización indicativa de tal circunstancia "

19ª) Al artículo 168.a). Propone añadir *"Por razones de seguridad de los peatones, en el momento de fijar el lugar de instalación de los estacionamientos, se hará de forma que se evite que la proximidad posible entre la zona trasera del espacio de estacionamiento con un paso de peatones, pueda causar la invasión del paso por un autobús, cuando se halle a la espera de estacionamiento, al estar la parada ocupada por otro autobús de distinta línea".*

Se desestima: no se considera adecuado incluir la propuesta realizada, entendiéndose que resulta más clara la redacción dada en el proyecto de ordenanza *"Estas paradas se situarán próximas a los pasos de peatonales, respetándose, en todo caso, las distancias precisas para favorecer la visibilidad peatón-vehículo"*

20ª) Al artículo 168 a). Propone que se incluya que *"se deberá llevar a cabo un riguroso mantenimiento del funcionamiento de las rampas de acceso para personas con sillas de ruedas"*

Se desestima: el artículo 168 hace referencia a las reservas de estacionamiento para la parada del autobús y no al vehículo o sus elementos, por lo que no procedería su incorporación en este epígrafe. La propuesta incluye además un concepto jurídico indeterminado ("riguroso mantenimiento").

21ª) Al artículo 168 b). Propone que se incluya que *"en el momento en el que un autobús alcance su espacio de estacionamiento, deberá activar siempre el mensaje exterior de información acústica…"*

Se desestima: sin perjuicio de su posible incorporación a la normativa de servicio de la Empresa Municipal de Transportes, y dado el nivel de concreción operativa de la medida que se propone, no se considera adecuado incluir la propuesta realizada en una norma reglamentaria de carácter general.

22ª) Al artículo 168 b). Propone incluir en la redacción aspectos relativos a la ubicación de los botones para activar los sistemas acústicos de marquesinas o postes.

Se desestima: sin perjuicio de su posible incorporación a la normativa de servicio de la Empresa Municipal de Transportes, y dado el nivel de concreción operativa de la medida que se propone, no se considera adecuado incluir la propuesta realizada en una norma reglamentaria de carácter general.

23ª) Al artículo 185.2 (circulación de menores en bicicleta por acera). Propone eliminarlo.

Se estima parcialmente: la previsión contemplada en este artículo va dirigida a asegurar la seguridad de los menores y añade dos condiciones; por una parte, que el menor vaya acompañado de una persona adulta y por otra, que no rebase los 5 km/h (modificación operada en virtud de alegaciones estimadas, reduciéndola de 10km/h a 5 km/h) que es la velocidad a la que como máximo suele caminar un peatón, todo ello con el objetivo de que trayectos como los escolares, en determinadas zonas de la ciudad en su configuración actual, puedan realizarse ya de modo seguro como iniciación a la utilización de la bicicleta como medio de transporte.

No obstante lo anterior, se limita la previsión de este artículo en el sentido de que la persona adulta acompañante vaya obligatoriamente a pie, por su carácter pedagógico respecto del uso de la acera hacia los menores que

circulen en bicicleta así como su efecto en el respeto efectivo de la velocidad máxima fijada por los menores a quienes acompañe.

24ª) Al artículo 188.2. Propone su eliminación.

Se desestima: La redacción que propone el proyecto de ordenanza ha sido supervisada por los servicios técnicos municipales que han considerado positivo mantener dicha regulación, al facilitar la salida de los ciclistas siempre que la señalización expresamente lo permita y se respete la prioridad del resto de usuarios, incluyendo como es lógico la de los peatones.

25ª) Aunque la alegación no lo menciona, entendemos que se alega al artículo 192. Propone que la edad mínima para poder circular con VMU sea elevada de quince a dieciocho años.

Se desestima: el artículo 192.1 dispone que *"Los menores de 15 años solo podrán hacer uso de vehículos de movilidad urbana cuando éstos resulten adecuados a su edad, altura y peso, fuera de las zonas de circulación, en espacios cerrados al tráfico, y acompañados y bajo la responsabilidad de sus progenitores o tutores, o en el supuesto previsto en el apartado 4 del artículo 195."* Esta edad, además, se equipara a la definida en la normativa nacional aplicable para la utilización de ciclomotores.

26ª) Al artículo 193. Propone eliminar "con carácter general" y el apartado "c", dejando clara la prohibición de los VMU de circular por aceras y espacios peatonales.

Se desestima: El texto indica ya expresamente en su apartado a que *"con carácter general se prohíbe la circulación de los VMU por aceras y demás espacios reservados con carácter exclusivo para el tránsito, estancia y esparcimiento de los peatones"*. La propia norma marca como única excepción a esta circunstancia las aceras bici.

Además, se hace constar que la regulación que realiza la ordenanza propuesta se basa en la Instrucción 16/V-124 de la Dirección General de Tráfico, considerándose adecuada a estos efectos.

27ª) Al artículo 232.1. Propone incluir en el artículo que el paso peatonal en supuestos de ocupación de acera por mudanza será de al menos de 1,80 metros de anchura.

Se estima: el artículo 38 recoge las condiciones a las que se someten las ocupaciones y por lo tanto son de aplicación a las ocupaciones por mudanzas. El último párrafo del artículo 232.1 quedaría pues redactado de un modo asimilable al siguiente:

> *"Se permite la utilización de la acera, paseos y demás zonas peatonales para la asistencia y colocación de máquinas elevadoras y demás medios auxiliares que se precisen, garantizando en todo momento un paso peatonal de 1.80 metros de ancho y 2.10 de altura, y en todo caso sujetas a las indicaciones de los agentes de la autoridad y al cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 38 de la presente Ordenanza en cuanto a la señalización de la ocupación."*

28ª) Al artículo 244. Propone que la Tarjeta de Estacionamiento para Personas con Movilidad Reducida (TEPMR) pueda ser utilizada no solo cuando la persona se halle en el vehículo, sino cuando pueda acreditar fehacientemente que el estacionamiento del vehículo es para hacer posible al titular de la tarjeta acceder a él.

Se desestima: tal y como indica en el propio texto de la alegación, se considera que una ordenanza municipal no puede contravenir condiciones establecidas expresamente en normativa de rango superior, como es el Real Decreto 1056/2014, debiendo instarse la modificación de aquel ante la Administración General del Estado, que es la competente al efecto.

29ª) Al apartado 2 de la Disposición Adicional Tercera. Propone añadir *"..así como el cumplimiento de los niveles óptimos de accesibilidad a la web vigentes en cada momento."*

Se estima parcialmente: Se acepta en esencia la propuesta pero se considera más adecuada una redacción asimilable a la siguiente:

"2. La extracción deberá garantizar la disponibilidad de la información en formatos abiertos que permita su reutilización en condiciones óptimas. Todo desarrollo de aplicaciones informáticas en este ámbito deberá incorporar en sus prescripciones técnicas esta condición, así como el cumplimiento de la normativa de accesibilidad que sea aplicable en cada momento."

NUM. 71

ASOCIACIÓN DE TALLERES DE MADRID (ASETRA)

En fecha 12 de julio de 2018 tiene entrada en el Registro del Área de Gobierno Portavoz, Junta de Gobierno y Relaciones con el Pleno, escrito por el que ASOCIACIÓN DE TALLERES DE MADRID (ASETRA) formula alegaciones al proyecto inicial de Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

Presenta la siguiente alegación:

Al artículo 35.5. Propone que se incluya en las excepciones a las que se refiere el artículo, a los vehículos de clientes que se dirijan a un taller de reparación de vehículos.

Se desestima: Uno de los principios que inspira el proyecto de ordenanza es precisamente el de la protección al medio ambiente; en este sentido, el artículo 35 se refiere precisamente a las medidas extraordinarias de restricción de tráfico y estacionamiento, que se activan únicamente en los supuestos excepcionales en los que los altos niveles de contaminación obligan a adoptar medidas, que pese a suponer determinadas servidumbres a toda la ciudadanía, persiguen la consecución de un bien mayor, como es el de la salud pública. La pretensión que presenta puede suponer que se tuviera que permitir la circulación a vehículos altamente contaminantes, precisamente en el momento en que los niveles de óxidos de nitrógeno u otros contaminantes altamente

perjudiciales para la salud se encuentran excepcionalmente altos, lo que sería incompatible con el objetivo que persigue el proyecto de ordenanza.

NUM.72

ASOCIACIÓN MADRILEÑA DE EMPRESARIOS DE ALIMENTACIÓN Y DISTRIBUCIÓN "LA ÚNICA"

En fecha 12 de julio de 2018 tiene entrada en el Registro del A. Gobierno Portavoz, Junta de Gobierno y Relaciones con el Pleno, escrito por el que ASOCIACIÓN MADRILEÑA DE EMPRESARIOS DE ALIMENTACIÓN Y DISTRIBUCIÓN "LA ÚNICA" formula alegaciones al proyecto inicial de Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

Presenta las siguientes alegaciones:

1ª) Al artículo 217.2. Propone que el apartado incluya "siempre y cuando la persona física o jurídica titular o arrendataria del vehículo figure en situación de alta en el IAE", eliminando el requisito de estar en posesión de la tarjeta de transporte.

Se desestima: La ordenanza define como vehículos DUM aquellos a los que se refiere en este apartado segundo del artículo, que finaliza *"La circulación de vehículos que transporten mercancías y que por sus características técnicas precisen de alguna autorización municipal de las establecidas en la presente ordenanza, se regirá por lo dispuesto en los artículos correspondientes."*, por lo

que en caso de tratarse de vehículos diferentes, deberá aplicarse el régimen específico para tales vehículos previsto en la ordenanza.

2ª) Al artículo 217.2. Propone que se incluya qué documentación será necesario aportar para identificar un vehículo como DUM.

Se desestima: Dicho apartado define al *"Sistema de identificación DUM"* como el *"sistema de identificación de vehículos de distribución urbana de mercancías que habilitará el Ayuntamiento de Madrid de modo que permita identificar a todos los vehículos y operadores que realizan distribución de mercancías en la ciudad"*, por lo que se considera que se regulan los aspectos necesarios que deben constar en una norma de carácter general como es la ordenanza propuesta sin que parezca adecuada una determinación más detallada.

3º) Al artículo 221. Propone que las reservas para carga y descarga se encuentren lo más cerca posible de los establecimientos a ser posible a menos de 50 metros.

Se desestima: La regulación que propone el proyecto de ordenanza mejora sustancialmente la escasa regulación de la ordenanza actualmente en vigor. La colocación de las reservas se realiza en todo caso previo estudio de los técnicos municipales, pero no se considera adecuado establecer aspectos tan concretos en una ordenanza municipal sobre movilidad, que dependen en todo caso de las posibilidades materiales del espacio y de otros condicionantes como la atención a otras necesidades (por ejemplo, personas con movilidad reducida, residentes, etc…), sin perjuicio de su posible consideración en la normativa urbanística.

4º) Al artículo 222.2.b) y c). Propone que no se aplique el criterio de distintivos ambientales para la carga y descarga, facilitando la sustitución lógica de la flota.

Se desestima: La regulación que propone el proyecto de ordenanza propone, en su artículo 6 y disposición transitoria tercera, una gradualidad aplicable a la necesaria renovación de las flotas.

Además debe tenerse en cuenta que uno de los principios que inspira el proyecto de ordenanza es precisamente el de la protección al medio ambiente y la salud de las personas. La pretensión que presenta puede suponer que se tuviera que permitir la circulación a vehículos altamente contaminantes, lo que sería incompatible con el objetivo que persigue el proyecto de ordenanza.

Se hace constar además que la regulación sobre la que se alega estaba ya prevista en el Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático, aprobado por la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid tras ser sometido igualmente a un período de información pública durante el que se presentaron y respondieron 244 alegaciones.

5º) Al artículo 222.3. Propone eliminar el apartado, que prevé el control automático del tiempo de ocupación de reservas de carga y descarga a través de sistemas electrónicos como aplicaciones móviles.

Se desestima: Existe una importante demanda de espacios de estacionamiento para la realización de labores de carga y descarga, por lo que la regulación que propone el apartado precisamente va encaminada a la validación de las ocupaciones de las reservas correspondientes, lo que incidirá en la mejor gestión de las mismas y en la transparencia e información pública de toda la información que dichas validaciones generen, considerándose por lo tanto positivas tanto para el control de las reservas como para maximizar la gestión de su uso.

Se hace constar que se trata de dotarse de un medio acorde al estado de la tecnología en este momento para controlar el tiempo máximo de estacionamiento (en la ordenanza actual, 30 minutos) en reservas de carga y descarga, y que esta medida está ya implantada con buenos resultados en otras capitales como Barcelona (aplicación móvil "ÁreaDUM").

6º) Al artículo 223. Propone eliminar el artículo al considerar que la regulación de la distribución en último tramo, supone un aumento del coste y requiere de vehículos más ligeros y eficientes.

Se desestima: no se entiende la afirmación del alegante de que el hecho de que el Ayuntamiento se obligue a facilitar la instalación en aparcamientos municipales de puntos de rotura de carga, sin que el artículo establezca obligación por parte de los distribuidores o receptores de mercancía a estos efectos, pueda suponer un aumento del coste.

La regulación que propone el proyecto de ordenanza en este artículo precisamente persigue ofrecer soluciones -sin imponer obligaciones- al reparto en el último tramo, que pasan por el uso de vehículos de reparto efectivamente más eficientes, ligeros y ecológicos.

NUM. 73

COMITÉ MADRILEÑO DE TRANSPORTE POR CARRETERA

En fecha 9 de julio de 2018 tiene entrada en el registro auxiliar de la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid el documento posteriormente inscrito en el registro del Área de Gobierno Portavoz, Coordinación de la Junta de Gobierno y Relaciones con el Pleno del Ayuntamiento de Madrid con nº de anotación 2018/761624 por el que el Comité Madrileño de Transporte por Carretera (CMTC) formula alegaciones a la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio a 9 de julio de 2018.

Las alegaciones presentadas son las siguientes:

1.- Propone la creación de un órgano sectorial consultivo para su consulta con anterioridad a la toma de decisiones por parte de la Junta de Gobierno.

Se desestima: El proyecto de Ordenanza no se considera el ámbito normativo adecuado para establecer la creación del tipo de órganos consultivos que se alegan.

2.- Al artículo 17. Solicitan se reconsidere la velocidad máxima a 30 km/hora que establece el artículo.

Se desestima: La velocidad que se propone para vías de un único carril por sentido, pretende situarse como referencia en la pacificación del tráfico y actuar como incentivo a la mejora de la seguridad vial –como constan, por ejemplo, en las propias alegaciones formuladas por la Asociación de Ingenieros de Tráfico y Técnicos de Movilidad- y la convivencia entre los distintos vehículos que comparten la vía pública.

3.- Al artículo 186. Solicita que por razones de seguridad no se autorice la circulación de bicicletas a contramarcha.

Se desestima: La autorización de los sentidos de circulación de los diversos vehículos que conforman la movilidad de la ciudad, entre ellos de las bicicletas, es una de las competencias que tienen reconocidas las Administraciones Locales, que deben velar por el establecimiento de las reglas que favorezcan la movilidad sostenible y adaptada a la configuración de las diferentes calles de la ciudad, con el establecimiento de reglas claras y fácilmente comprensibles por los ciudadanos y analizando en todo caso su seguridad.

Teniendo esto en cuenta, la Ordenanza en su redacción actual establece unas reglas claras destinadas a facilitar la circulación de bicicletas como modo de movilidad sostenible, que exclusivamente se habilita en sentido contrario en calles residenciales (con límite de velocidad de 20 kilómetros por hora) y en vías de red viaria local con limitación a 30 kilómetros por hora, señalización específica y previo informe del órgano competente en materia de seguridad vial.

Se hace constar además que esta medida es usual ya en grandes ciudades europeas como Bruselas, París (como muestra la siguiente fotografía) y otras.

4.- Por las mismas razones que en el caso anterior, se propone la modificación del artículo 188 por considerar que no se puede autorizar a las bicicletas a cruzar en semáforo en la fase roja para girar a la derecha.

Se desestima: La autorización de los sentidos de circulación de los diversos vehículos que conforman la movilidad de la ciudad, entre ellos de las bicicletas, es una de las competencias que tienen reconocidas las Administraciones Locales, que deben velar por el establecimiento de las reglas que favorezcan la movilidad sostenible y adaptada a la configuración de las diferentes calles de la ciudad, con el establecimiento de reglas claras y fácilmente comprensibles por los ciudadanos y analizando en todo caso su seguridad.

Teniendo esto en cuenta, la Ordenanza en su redacción actual establece unas reglas claras destinadas a facilitar la circulación de bicicletas como modo de

movilidad sostenible, que incluyen la medida citada previa señalización adecuada conforme a la normativa vigente, y con respeto a la preferencia del resto de usuarios.

Se hace constar además que esta medida es usual ya en grandes ciudades europeas.

Alegaciones consensuadas por el Departamento de Mercancías

5.- Se solicita que se incorpore la DUM dentro de las excepciones a la circulación y estacionamiento, como servicio público básico.

Se desestima: No se considera adecuada, toda vez que además no se alega sobre ningún artículo en concreto, si bien en todo caso se recuerda que la ordenanza prevé ya en su artículo 216.2 la garantía del servicio de reparto de mercancías y el servicio postal universal.

6.- Solicita que se establezca una dotación mínima de reservas de carga y descarga (se entiende referida al artículo 221).

Se desestima: la regulación que propone el proyecto de ordenanza mejora sustancialmente la escasa regulación de la ordenanza actualmente en vigor, incluyendo un incremento en la dotación de reservas antes no contempladas, como las ubicadas en zonas residenciales, destinadas en particular a atender las necesidades de distribución domiciliaria ocasionadas por el comercio electrónico, así como la posibilidad de realizar operaciones de carga y descarga en cualquier banda donde el estacionamiento esté permitido.

La colocación de las reservas se realiza en todo caso previo estudio de los técnicos municipales, pero no se considera adecuado establecer aspectos tan concretos en una ordenanza municipal sobre movilidad, que dependen en todo caso de las posibilidades materiales del espacio y de otros condicionantes como la atención a otras necesidades (por ejemplo, personas con movilidad reducida, residentes, etc…), sin perjuicio de su posible consideración en la normativa urbanística.

7.- Aparcamientos de uso logístico. Se solicita que se prioricen los espacios e infraestructuras que cumplan con los aspectos clave operativos para la DUM.

Se desestima; no parece preciso establecer planes o prioridades de actuación que tienen carácter programático y por tanto ajeno a una regulación de carácter general.

8.- Vehículos pesados. Se solicita que se incremente la MMA en el interior de M30 a 18 tn en aquellas zonas en que el estado del firme lo permita.

Se desestima: la nueva ordenanza, precisamente apreciando propuestas formuladas por el sector del transporte de mercancías durante la fase de contacto con grupos de interés debidamente inscritos en el registro de lobbies previa a la elaboración del texto actual, amplía la posibilidad geográfica de utilización de vehículos de entre 12 y 18 toneladas que en la ordenanza actual solo puede realizarse en el exterior de la M30. Por tanto, la nueva norma permite su empleo ni más ni menos que en cinco distritos más de la ciudad que la anterior, todo el interior de la M30 con la única excepción del Distrito Centro y en su caso las Áreas de Acceso Restringido por motivos relacionados con la conservación de los pavimentos y la ocupación de los espacios públicos.

9.- Consideración vehículo DUM. Solicita que sea suficiente con estar de alta en el IAE cuando no es necesaria la tarjeta de transporte.

Se desestima: La ordenanza exige la tarjeta de transporte precisamente para los casos en los que ésta es necesaria.

10.- Solicita que se amplíe el plazo para la renovación de vehículos.

Se desestima: la regulación que propone el proyecto de ordenanza contempla, en particular en su artículo 6 y disposición transitoria tercera, una gradualidad

aplicable a la necesaria renovación de las flotas, basada en la clasificación ambiental realizada por la Dirección General de Tráfico que proporciona seguridad jurídica, permite un marco que puede ser utilizado en entornos más amplios que el del Ayuntamiento de Madrid evitando la fragmentación territorial de la normativa ambiental, y es fácilmente identificable gracias a sus sistemas de etiquetado.

Los vehículos sin distintivo ambiental, que han podido ya ser utilizados durante años en zonas con graves problemas de calidad del aire como la que se refiere en la ordenanza, prolongan incluso ahora esa posibilidad durante más de tres años adicionales, y los de tipo B, en circunstancias similares, más de cinco años adicionales.

Además, debe tenerse en cuenta que uno de los principios que inspira el proyecto de ordenanza es precisamente el de la protección al medio ambiente y la salud de las personas, en un contexto en el que, según el informe de la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA), publicado el 11 de octubre de 2017, 31.520 personas fallecen anualmente en España como consecuencia de la baja calidad del aire, de los que 23.180 lo habrían hecho por partículas finas, 6.740 por dióxido de nitrógeno y 1.600 por ozono.

Se hace constar además que la regulación sobre la que se alega estaba ya prevista en el Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático, aprobado por la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid tras ser sometido igualmente a un período de información pública durante el que se presentaron y respondieron 244 alegaciones.

11.- Se propone que la reserva total o parcial de vías públicas como peatonales se debe producir por causas objetivas o con garantías de información y recurso por parte de las personas y empresas afectadas (artículo 20.1). Propone que se desarrolle un procedimiento a seguir en estos casos.

Se estima parcialmente. En general, se considera que la ordenanza de movilidad sostenible no es norma que deba recoger un procedimiento general sobre procesos de adopción de decisiones de los órganos municipales, sino que se somete a la normativa general del procedimiento administrativo y actuación de las Administraciones Públicas, así como a la normativa municipal aplicable en lo relativo a participación ciudadana en la toma de decisiones.

No obstante lo anterior, y sin perjuicio de la normativa sobre información pública y participación en materia urbanística, se modificará el artículo 20.1 para objetivar las razones asociadas a la posible reserva de vías urbanas como peatonales, tales como la seguridad vial (con especial consideración hacia los colectivos especialmente protegidos señalados en el artículo 10 de la ordenanza) y la intensidad de tránsito peatonal, la protección de la convivencia ciudadana y de los espacios públicos, la reducción del nivel sonoro y de emisiones contaminantes, el fomento de los modos sostenibles de movilidad y la promoción económica de la zona.

12.- Artículo 23.3. Solicita se incluya a los vehículos DUM a los efectos de acceso a la Áreas de Acceso Restringido.

Se desestima: por una parte, la "Disposición transitoria tercera. Requisitos ambientales para la circulación de vehículos utilizados para la distribución urbana y el transporte de mercancías" garantiza ya el acceso de estos vehículos a las áreas de acceso restringido en función de sus emisiones (recogiendo incluso la posibilidad de un mecanismo excepcional de autorización temporal para vehículos sin calificación ambiental o con distintivo ambiental "B" fuera de los límites temporales establecidos en tal disposición) y con un calendario que refleja los contenidos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático ("Madrid Central"), aprobado por la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid en septiembre de 2017 tras el correspondiente período de información pública;

Por otra, la regulación prevé que la utilización de vehículos ECO o CERO facilite ya el acceso incondicional (artículo 23.1.5).

Finalmente, el apartado 2 ya establece que se podrán exceptuar a "Los vehículos de empresas y profesionales que presten servicios o entreguen o recojan suministros en el Área."

13.- Artículo 35.5. Solicita que se exceptúe de las medidas extraordinarias de restricción del tráfico en episodios de alta contaminación a los vehículos DUM.

Se desestima: No es compatible lo alegado con la finalidad medioambiental perseguida por la ordenanza, además aplicable en este caso a motivos extraordinarios y urgentes de protección de la salud pública.

14.- Artículo 42.2. Solicita que se incluya a los vehículos DUM las mismas condiciones que a los de suministro farmacéutico.

Se desestima: La ordenanza recoge la especificidad requerida por la distribución urbana de productos farmacéuticos, dada su importancia para el derecho fundamental a la salud, a efectos de facilitar su abastecimiento.

15.- Artículo 50.3.a). Se solicita que se requiera la tarjeta de transporte como requisito en el SER para vehículos comerciales e industriales.

Se desestima: no se incluye justificación o razonamiento por parte del alegante, y no se considera necesario para el cumplimiento de la finalidad que persigue el artículo.

16.- Artículo 78. Se solicita que se establezca una dotación mínima para las reservas de servicios de interés municipal.

Se desestima: La regulación que propone el proyecto de ordenanza mejora sustancialmente la escasa regulación de la ordenanza actualmente en vigor, incluyendo como bien señala la alegación un incremento en la dotación de reservas antes no contempladas, como las ubicadas en zonas residenciales, destinadas en particular a atender las necesidades de distribución domiciliaria ocasionadas por el comercio electrónico, así como la posibilidad de realizar

operaciones de carga y descarga en cualquier banda donde el estacionamiento esté permitido.

La colocación de las reservas se realiza en todo caso previo estudio de los técnicos municipales, pero no se considera adecuado establecer aspectos tan concretos en una ordenanza municipal sobre movilidad, que dependen en todo caso de las posibilidades materiales del espacio y de otros condicionantes como la atención a otras necesidades (por ejemplo, personas con movilidad reducida, residentes, etc…), sin perjuicio de su posible consideración en la normativa urbanística.

17.- Artículo 197. Solicita que las restricciones a la circulación tengan en cuenta para vehículos de menos de 18 toneladas la tolerancia del firme.

Se desestima: No se considera adecuada su regulación en la ordenanza. Se remite a la respuesta a la alegación 8 contenida en este mismo documento.

18.- Artículo 217.3. Solicitan que se precise cómo será la identificación de vehículos DUM, que dicho sistema sea electrónico y la inscripción tenga efecto inmediato.

Se estima en lo relativo al carácter electrónico del sistema e inmediato de la inscripción. Se menciona igualmente la aplicación a estos efectos de la normativa legal descrita en materia de solicitudes y documentación (artículo 4).

19.- Artículo 223. Solicita que se incluya en la ordenanza que el uso de las infraestructuras de último tramo será potestativo para las empresas.

Se desestima, por innecesaria; la redacción no recoge ninguna obligación específica para los operadores de servicios DUM, sino simplemente un compromiso de ofrecimiento por parte del Ayuntamiento.

20.- Artículos 248, 249, 250 y 251: Solicitan que "se tenga en cuenta" cuando por la Policía Municipal se detecta un vehículo no apto para la DUM.

Se desestima; una medida como la inmovilización de un vehículo requiere de soporte en norma con rango legal, que no se identifica por el alegante, como ya existe para los transportes urbanos de personas en el artículo 16.bis de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid. Obviamente los funcionarios públicos están sujetos a la norma, por lo que al regular la ordenanza las infracciones posibles, cuando éstas sean detectadas por la Policía municipal, deberán proceder conforme al procedimiento legalmente previsto.

21.- Disposición Transitoria tercera. Solicita la modificación de las fechas y la inclusión de ayudas e incentivos fiscales.

Se desestima: la regulación que propone el proyecto de ordenanza contempla, en su artículo 6 y disposición transitoria tercera, una gradualidad aplicable a la necesaria renovación de las flotas, basada en la clasificación ambiental realizada por la Dirección General de Tráfico que proporciona seguridad jurídica, permite un marco que puede ser utilizado en entornos más amplios que el del Ayuntamiento de Madrid evitando la fragmentación territorial de la normativa ambiental, y es fácilmente identificable gracias a sus sistemas de etiquetado.

Los vehículos sin distintivo ambiental, que han podido ya ser utilizados durante años en una zona con graves problemas de calidad del aire como la que se refiere en la ordenanza, prolongan incluso ahora esa posibilidad durante más de

tres años adicionales, y los de tipo B, en circunstancias similares, más de cinco años adicionales.

Además, debe tenerse en cuenta que uno de los principios que inspira el proyecto de ordenanza es precisamente el de la protección al medio ambiente y la salud de las personas, en un contexto en el que, según el informe de la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA), publicado el 11 de octubre de 2017, 31.520 personas fallecen anualmente en España como consecuencia de la baja calidad del aire, de los que 23.180 lo habrían hecho por partículas finas, 6.740 por dióxido de nitrógeno y 1.600 por ozono.

Se hace constar además que la regulación sobre la que se alega estaba ya prevista en el Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático, aprobado por la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid en septiembre de 2017 tras ser sometido igualmente a un período de información pública durante el que se presentaron y respondieron 244 alegaciones.

En cuanto al establecimiento de incentivos fiscales para la sustitución de vehículos, por una parte, como se ha indicado anteriormente, el plan de acción municipal en esta materia (que contiene medidas de la naturaleza de la propuesta) es el Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático, aprobado por la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid en septiembre de 2017 tras ser sometido igualmente a un período de información pública durante el que se presentaron y respondieron 244 alegaciones; por otra, se trata de una propuesta programática ajena al ámbito de regulación general de una norma reglamentaria como la ordenanza de movilidad sostenible.

22.- Artículo 23.3. Solicitan la inclusión específica del sector de mudanzas en el artículo 23.3.

Se desestima: No se considera necesario; el apartado 2 ya establece que se podrán exceptuar a "Los vehículos de empresas y profesionales que presten

servicios o entreguen o recojan suministros en el Área", lo que incluye ya al sector de mudanzas.

23.- Artículo 35. Solicitan la inclusión específica del sector de mudanzas en el artículo.

Se desestima: no se considera adecuada la inclusión de la autorización general a vehículos de mudanzas cuando se activan medidas de restricción por razones medioambientales, ya que en esos casos el valor que es preponderante es el de la defensa medioambiental y de la salud de las personas.

24.- Artículo 37. Solicita un cambio de ubicación del artículo en la ordenanza, a efectos de que toda la regulación de mudanzas se sitúe en el mismo lugar.

Se desestima: Se considera que el lugar apropiado para regular la señalización de las ocupaciones es en el que está, toda vez que se trata de señalizaciones que afectan a varios ámbitos de actividad.

25.- Artículo 38. Solicitan más información sobre el código QR.

Se desestima: la ordenanza señala la incorporación de medios tecnológicos, pero no pretende desarrollarlos en una norma reglamentaria. Se trata de una tecnología ampliamente extendida sobre la que existe multitud de información públicamente disponible en Internet y otras fuentes.

Se sugiere por ejemplo la consulta del siguiente enlace:

https://es.wikipedia.org/wiki/C%C3%B3digo_QR

26.- Artículo 38.7 párrafo 3º. Solicita que se suprima la obligación de asumir los costes económicos en ocupaciones.

Se desestima: el artículo se refiere a *"Cuando la ocupación afecte a la funcionalidad de alguna parada de transporte público regular de viajeros de uso general, estación del sistema de bicicleta pública BICIMAD o a algún tramo de carril-bus, con o sin separador físico,"* y no se refiere de forma particular al sector de mudanzas. Además, la tasa por utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público tiene un hecho imponible distinto que es el que determina su ordenanza fiscal reguladora.

27.- Artículo 227, apartados 2 y 3. Propone suprimir el artículo que regula el objeto de la autorización de mudanzas y sustituirlo por un artículo propuesto.

Se desestima: no se comparte la necesidad de eliminación total de dos apartados de un artículo que son claros en lo que a su regulación se refiere, y que concretan los vehículos que quedan sujetos a la obtención de la autorización municipal de mudanzas cuando se ocupe la vía pública

28.- Artículos 228, 229 Y 230. Proponen sustituir la referencia a las autorizaciones para la ocupación de la vía pública, por las de prestación de servicios de mudanzas.

Se desestima: el proyecto de ordenanza no pretende regular el servicio de mudanza, que no es competencia municipal, sino las ocupaciones de la vía pública que se derivan de los servicios de mudanzas, que sí lo son en función de lo dispuesto en el artículo 25.2.g de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, que concede competencias a los municipios sobre tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad.

29.- Artículo 231. Solicitan que en la autorización genérica de mudanzas no se pida declaración responsable sino la acreditación documental.

Se desestima: el proyecto de ordenanza se alinea con las leyes 39 y 40 de 2014 de Régimen Jurídico y de Procedimiento Administrativo que incorporan en la línea de simplificación procedimental, la figura de las declaraciones responsables para simplificar las exigencias documentales. Ello no obsta además para que sea de aplicación el régimen de comprobación de la veracidad de dichas declaraciones responsables recogido en la normativa vigente a estos efectos.

30.- Artículo 231. Solicitan que en la documentación se incluya a toda la flota de vehículos y no solamente a los que tengan tarjeta de transporte.

Se desestima: parece lógico exigir la autorización exclusivamente para aquellos que deban tener la tarjeta de transporte.

31.- Artículo 232. Se solicita que en las AAR se mantengan las condiciones de acceso actuales.

Se desestima, por innecesaria, dado que los vehículos de mudanza se entienden incluidos en el artículo 23.3.2.

32.- Se solicita se tengan en cuenta las llamadas mudanzas express y que se permita la utilización de reservas de carga y descarga o zonas SER cuando no se pueda señalizar con 48 horas de antelación.

Se desestima: Las reservas de carga y descarga y las plazas del SER pueden utilizarse pero siempre bajo el régimen específico que les es de aplicación, lo que incluye la limitación en lo que a horario se refiere. La necesidad de

señalizar con 48 horas de antelación deriva de la necesidad de advertir a los ciudadanos afectados, cuyos derechos también deben ser respetados, de la próxima ocupación del espacio, por lo que se considera necesario mantener ese mínimo de tiempo de aviso.

Alegaciones consensuadas por el Departamento de Viajeros

33.- Propone que se establezcan cuotas de uso de espacio público o limitación de estacionamiento al carsharing.

Se desestima: la ordenanza recoge ya en su artículo 214.4 que el Ayuntamiento "podrá adoptar medidas para facilitar el desarrollo territorialmente equilibrado de estos servicios, promoviendo así su disponibilidad en la totalidad del término municipal.". No parece adecuado que, en el estado actual de disponibilidad de estos servicios, se fije por una norma de carácter general un número máximo concreto, que en todo caso y conforme a la habilitación normativa indicada podría acometerse a partir de la aprobación de la propia ordenanza a través por ejemplo de un régimen concesional en función del aprovechamiento del espacio público que realizan dichos vehículos.

34.- Artículo 20. Proponen que se incluyan a los vehículos de transporte público colectivo dentro de los vehículos no afectados por las limitaciones en las vías peatonales.

Se desestima: La propia naturaleza de las vías peatonales desaconseja la inclusión de excepciones que puedan ir en contra de los fines que las citadas vías persiguen, que son los de la prevalencia máxima del peatón.

35.- Artículo 41. Proponen incluir el establecimiento para autocares de transporte discrecional y turístico un régimen de paradas y estacionamiento a través de un Sistema de Estacionamiento.

Se estima: Se considera adecuado incluir un apartado que introduzca el sistema municipal de reservas para estacionamiento de autobuses discrecionales y turísticos (SEA Madrid).

Se propone incluir un nuevo apartado 4 al artículo 41 que establezca un contenido equivalente al siguiente: "La parada y el estacionamiento de los autobuses de servicios discrecionales y turísticos podrá realizarse en las reservas del Sistema de Estacionamiento de Autobuses Turísticos y Discrecionales (SEA Madrid)."

36.- Artículo 102. Propone que se agilice el procedimiento de reservas para establecimientos hoteleros.

Se desestima: No se propone ninguna mejora en concreto, por lo que no es posible su valoración.

37.- Artículo 159. Propone que se defina al transporte turístico.

Se desestima: El artículo se remite a la normativa estatal de aplicación, por lo que no se considera necesaria su reproducción en un reglamento municipal.

38.- Artículo 160.1.2. Solicitan que el transporte público colectivo discrecional y turístico no precise de autorización en caso de que por avería precisen ser arrastrados por vehículos de asistencia técnica.

Se estima. Dicha situación queda incluida en el apartado 2, con la sustitución de la palabra "urbano" por "colectivo".

39.- Artículo 160.1.4ª Solicitan se incluya como priorizados al TPRUE.

Se desestima: sin perjuicio de que ambos se consideran merecedores de especial protección como transporte colectivo, se considera que la ordenanza deba mantener en este aspecto un trato preferente al transporte público colectivo regular de viajeros frente al discrecional, dada la necesidad de facilitar el acceso regular y periódico para garantizar el correcto funcionamiento de la cadencia entre autobuses de línea regular.

40.- Artículo 160.1.7ª. Solicitan se posibilite el uso de las paradas del TPCURUG por el transporte escolar y por el de uso especial.

Se estima parcialmente, sin perjuicio de la necesidad de mantener la máxima prioridad para el transporte público colectivo urbano regular de uso general, para garantizar en situaciones excepcionales la accesibilidad, funcionalidad y seguridad vial de las paradas, en particular en el transporte escolar y de menores, transporte adaptado, accesibilidad, etc. La infraestructura de la parada municipal es frecuentemente el único punto accesible para el despliegue de rampas. Adicionalmente, las autorizaciones de transporte municipales permiten usualmente paradas en ellas, por lo que su consideración redunda en la seguridad jurídica de las mismas.

En consecuencia, se añadirá por tanto al punto 7 una expresión equivalente a "salvo con carácter excepcional, previa autorización expresa y señalización".

41.- Artículo 160.2.1º) Solicitan que los TPRUE puedan utilizar el carril bus al igual que los de TPCURUG.

Se estima parcialmente: La finalidad preferente de los carriles bus es la circulación de los autobuses del Transporte Colectivo Urbano Regular de Uso General, tal y como figura en el texto. No se entiende necesario, no obstante, incorporar expresamente en este ámbito una autorización genérica para otros tipos de vehículos (como no existe la misma en la ordenanza actual), siendo

suficiente con prever esa posibilidad (que se aplica con carácter general a autobuses no exclusivamente de Transporte Colectivo Urbano Regular de Uso General, taxis, motocicletas y ciclomotores) como ya lo hace el texto, previa señalización oportuna.

No obstante, se entiende que en la redacción actual del artículo 160.2.1º:

> *2. El Ayuntamiento de Madrid adoptará las siguientes medidas de promoción y protección física del TPCURUG:*
>
> *1º) Establecerá calzadas o carriles-bus reservados para la exclusiva circulación y parada de los autobuses del TPCURUG, quedando prohibido el tránsito por ellos de todo vehículo no expresamente autorizado en la señalización instalada.*

Existe una contradicción entre la palabra "exclusiva" y la posibilidad de autorizar otros vehículos mediante señalización, por lo que se eliminará dicha palabra.

42.- Artículo 169: Echa en falta mayor impulso de la administración electrónica.

Se desestima: no se propone ningún aspecto concreto, por lo que no es posible su valoración.

43.- Artículo 175. Propone incluir la pertinente autorización de transporte discrecional (tarjeta de transporte VD).

Se estima: se considera adecuada la propuesta y se incorpora al texto.

44.- Artículo 177. Sería deseable contemplar un visado de oficio en vez de anual.

Se desestima: el visado anual por la Administración se considera adecuado sin perjuicio de las revisiones de oficio que pudiere realizar.

45) Artículo 179.1.2). Propone añadir *"o concentración de centros hoteleros".*

Se estima: Se considera adecuada la propuesta y se incorpora al texto una redacción equivalente.

Alegaciones formuladas por ATRADICE

46.- Al artículo 219.4. Propone que incluya que las Disposición Transitoria Tercera dará prioridad a los vehículos de transportes de mercancías y se les permitirá el acceso a los que no tengan distintivo hasta 2023 y a los de tipo B hasta 2025.

Se desestima: se remite a lo indicado para la alegación número 10.

47.- Al artículo 221. Propone que la carga y descarga se pueda realizar en cualquier zona donde esté permitido el estacionamiento y preferentemente en las reservas para carga y descarga.

Se desestima: El artículo 221 establece que las operaciones de carga y descarga podrán realizarse en las zonas reservadas señalizadas al efecto, pero no condiciona a que exclusivamente se realicen en ellas. La petición de que la carga y descarga pueda realizarse en cualquier sitio donde esté permitido el estacionamiento ya está recogida en el texto de la ordenanza, concretamente en el artículo 220.2.

Alegación formulada por UNO

48.- Al artículo 216. Solicita que el artículo no haga distinción en cuanto al tipo de envío postal.

Se desestima: El artículo 216 únicamente señala que se tendrán en cuenta la necesidad de garantizar el servicio postal universal, lo que no supone menoscabo del resto de servicios postales. En este sentido cabe recordar que la el servicio postal universal se encuentra regulado específicamente por la Ley 43/2010, de 30 de diciembre, del servicio postal universal, de los derechos de los usuarios y del mercado postal, por lo que se considera adecuada y proporcional la redacción dada al artículo.

Alegación consensuada por los representantes del taxi

49.- Se propone que los dispositivos técnicos de control de acceso a las Áreas de Acceso Restringido (AAR) envíen los datos de las Autorizaciones VTC que discurran por dichas áreas a la Dirección General de Transporte Terrestre, para informar del cumplimiento del RD 1076/2017.

Se desestima: la alegación propuesta se basa en el seguimiento del cumplimiento de lo establecido en una Ley Estatal sobre Transportes, mientras que la Ordenanza de Movilidad Sostenible regula obligaciones y derechos en materia de movilidad, no de transporte.

Según se indica en el artículo 2 que transcribe el interesado, lo establecido en el Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre, es una información que están obligados a proporcionar los titulares de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, no las Administraciones locales o autonómicas.

La administración local, en su caso, informaría a la Dirección General de Transporte Terrestre o al órgano competente en la materia de la Comunidad de Madrid, previa petición formal por su parte o inclusión de la obligación en texto legal, de todo aquello que en su caso solicite o exija de acuerdo a la normativa vigente en materia de transportes en cada momento, siendo ésta la forma de actuar entre las Administraciones Públicas.

Alegación consensuada por la por la Asociación Élite Taxi y UNAUTO-VTC Madrid

50.- Se propone modificar el artículo 51.6 respecto de la exclusión a la limitación de la duración del estacionamiento en zona SER añadiendo la expresión "excepto el servicio carsharing que lo hará siempre en zona azul".

Se desestima: parece discriminatorio que, de todos los vehículos "CERO", con independencia de su titularidad (es decir, sean o no propiedad de las personas residentes en el barrio SER correspondiente), sean solo los utilizados para servicios multiusuario los que tengan limitado el estacionamiento sin límite temporal a la zona azul.

Se considera que la reducción en el uso del vehículo privado que conlleva la utilización de servicios como el transporte público colectivo, el taxi, el vehículo compartido y otros favorece la visión de "Movilidad como Servicio" que se entiende de interés general, sin perjuicio de que puedan existir intereses particulares asociados al transporte de personas en todas sus formas.

No obstante lo anterior, es preciso mencionar que la Ordenanza contiene en su artículo 214 (especialmente en sus apartados 3 y 4) instrumentos para regular la prestación de estos servicios de vehículo multiusuario de manera equilibrada y con atención a los derechos de terceros.

Alegaciones formuladas por UNAUTO-VTC Madrid

51.- Se propone suprimir la condición de tener "servicio contratado en la zona" para la posible excepción a las restricciones de acceso a un Área de Acceso Restringido de los vehículos de arrendamiento con conductor (VTC) contenida en el artículo 23.5, de modo que se le dé un trato exactamente igual al del taxi (artículo 23.4).

Se desestima: la Ordenanza de Movilidad Sostenible en su redacción actual contempla la misma posibilidad de acceso en este apartado para vehículos autotaxis y para vehículos de alquiler con conductor siempre que estén prestando servicio. Por ello se indica en el apartado 23.3 "….en función de la actividad a prestar en el Área….". Así, se considera que:

1º El taxi y las VTCs no son asimilables en cuanto a su regulación ni condiciones de prestación del servicio, según se deriva claramente de la diferente regulación legal a al que se hayan sometidos.

2º Un taxi está prestando servicio tanto cuando está en posición de "ocupado" porque transporta un viajero, como cuando está en posición de "libre", visible para los usuarios mediante el cartel indicativo de libre y la luz verde encendida del módulo luminoso, ya que está habilitado para recoger pasajeros mientras circulan por los viales de la ciudad y en las paradas establecidas al efecto.

En cambio en las VTCs, el inicio de la prestación del servicio requiere la previa contratación del mismo por los usuarios, para lo cual se exige contrato debidamente cumplimentado o la hoja de ruta, con el contenido mínimo establecido por la normativa estatal. Asimismo, no está permitida la captación de viajeros mientras circulan por las vías ni cuentan con paradas establecidas al efecto en las zonas de acceso restringido.

52.- Se propone suprimir la condición de tener "servicio contratado en la zona" para la posible excepción a las restricciones de acceso a una zona restringida (artículo 24) de los vehículos de arrendamiento con conductor (VTC), de modo que se le dé un trato exactamente igual al del taxi (artículo 25.d).

Se desestima. La Ordenanza de Movilidad Sostenible en su redacción actual contempla la misma posibilidad de acceso en este apartado para vehículos autotaxis y para vehículos de alquiler con conductor siempre que estén prestando servicio. Se ha tenido en cuenta que:

1º El taxi y las VTCs no son asimilables en cuanto a su regulación ni condiciones de prestación del servicio, según se expone claramente en la diferente regulación legal a al que se hayan sometidos.

2º Un taxi está prestando servicio tanto cuando está en posición de ocupado porque transporta un viajero, como cuando está en posición de libre, visible para los usuarios mediante el cartel indicativo de libre y la luz verde encendida del módulo luminoso, ya que está habilitado para recoger pasajeros mientras circulan por los viales de la ciudad y en las paradas establecidas al efecto.

En cambio en las VTCs, el inicio de la prestación del servicio requiere la previa contratación del mismo por los usuarios, para lo cual se exige contrato debidamente cumplimentado o la hoja de ruta, con el contenido mínimo establecido por la normativa estatal. Asimismo, no está permitida la captación de viajeros mientras circulan por las vías ni cuentan con paradas establecidas al efecto en las zonas de acceso restringido.

53.- Se propone eliminar la condición de tener servicio contratado con origen o destino en la zona restringida, en su caso, que impone el artículo 35.5.o para que la Junta de Gobierno pueda excepcionar de la aplicación de las medidas de restricción del tráfico o de la prohibición de estacionamiento a las VTCs durante episodios de alta contaminación atmosférica.

Se desestima: la Ordenanza de Movilidad Sostenible en su redacción actual contempla restricciones de acceso y estacionamiento en función de la definición de prestación del servicio tanto en vehículos autotaxis como en vehículos VTC en episodios de alta contaminación o por motivos de seguridad vial y grave congestión del tráfico, que, como consecuencia, requieren que el tráfico en la zona sea el menor posible y con los vehículos menos contaminantes. Por ello, tanto para el taxi como para las VTC se establecen restricciones permitiendo en ambos casos la circulación cuando ambos tipos de vehículos están en servicio. Se ha tenido en cuenta que:

1º El taxi y las VTCs no son asimilables en cuanto a su regulación ni condiciones de prestación del servicio, según se expone claramente en la diferente regulación legal a la que se hayan sometidos.

2º Un taxi está prestando servicio tanto, cuando está en posición de ocupado porque transporta un viajero, como cuando está en posición de libre, visible para los usuarios mediante el cartel indicativo de libre y la luz verde encendida del módulo luminoso, ya que está habilitado para recoger pasajeros mientras circulan por los viales de la ciudad y en las paradas establecidas al efecto.

En cambio en las VTCs, el inicio de la prestación del servicio requiere la previa contratación del mismo por los usuarios, para lo cual se exige contrato debidamente cumplimentado o la hoja de ruta, con el contenido mínimo establecido por la normativa estatal. Asimismo, no está permitida la captación de viajeros mientras circulan por las vías ni cuentan con paradas establecidas al efecto en las zonas de acceso restringido.

54.- Se propone modificar la redacción del artículo 40 para equiparar el régimen de parada en carriles bus y situados debidamente señalizados.

Se desestima: se entiende que existen diferencias en la prestación del servicio que justifican la diferenciación establecida.

Los vehículos autotaxis pueden recoger viajeros mientras circulan por la ciudad con el taxímetro y la luz verde encendidos. Esto hace muy posible que un pasajero requiera sus servicios mientras circulan por el carril bus (estando esta circulación permitida). Ninguna de estas actuaciones está permitida en el caso de las VTC.

De la misma manera, un pasajero que solicita el servicio de un taxi en calle o en parada, puede indicar que la finalización del servicio que contrata es frente a un número de calle en el que existe un carril bus, que el taxi puede utilizar. Sin embargo, la contratación de las VTC se realiza previamente, pudiéndose indicar al cliente la imposibilidad de recogida o de destino fuera del carril bus, en la calle adyacente, por ejemplo. Se trata por tanto de diferentes formas de prestar el servicio derivadas de la obligatoriedad de la contratación previa.

55.- Se propone que se tenga en consideración la existencia de vehículos de arrendamiento con conductor adaptados como ya se hace con el taxi en el artículo 51.3 (Exclusiones a la limitación de la duración del estacionamiento en zona SER).

Se estima parcialmente: efectivamente, como ya se hace con el Eurotaxi, las reglas para los vehículos de arrendamiento con conductor adaptados para su uso por personas con movilidad reducida deberán tener en cuenta las posibles necesidades especiales de las personas que los utilizan. Como consecuencia, se acepta la sugerencia realizada en relación con el primer párrafo del punto 2.

Como consecuencia, podría establecerse una redacción similar a la siguiente:

> *4. Los vehículos turismo de arrendamiento con conductor con servicio, siempre que quien conduzca se encuentre presente o bien lo haya abandonado momentáneamente por las propias necesidades del servicio, a cuyos efectos se tendrán en cuenta las especiales características del servicio cuando éste se preste con vehículos acondicionados para que pueda entrar y salir, así como viajar, una persona en su propia silla de ruedas.*

No obstante, el segundo párrafo en el que se propone que los vehículos de arrendamiento con conductor con servicio puedan estacionar y esperar viajeros sin limitación en las plazas azules del SER afectadas por tales medidas no se considera adecuado, ya que sin necesidad de la inclusión de ese párrafo los servicios de VTC tienen permitido la "parada" para subir o bajar viajeros en cualquier momento. Sin embargo, no necesitan para su servicio el "estacionamiento" en espera de ser contratados en la zona SER, máxime durante episodios de contaminación atmosférica en los que deben minimizarse los desplazamientos en vacío, ya que, durante ese tiempo, el vehículo no se encuentra en servicio.

Alegaciones formuladas por la Asociación Madrileña del Taxi (AMT)

56.- Se propone que por ordenanza se haga un control intenso de las VTCs identificándolas en cuanto entren en las zonas ZAV o estén aparcados en zona SER, con obligación de pasar estos datos al Ministerio de Fomento para poder comprobar si tienen servicio precontratado o están incumpliendo su normativa de funcionamiento y proceder a sancionarlos.

Se desestima: la alegación propuesta se basa en el seguimiento del cumplimiento de lo establecido en una Ley Estatal sobre Transportes, mientras que la Ordenanza de Movilidad Sostenible regula obligaciones y derechos en materia de movilidad, no de transporte.

La administración local, en su caso, informaría a la Dirección General de Transporte Terrestre o al órgano competente en la materia de la Comunidad de Madrid, previa petición formal por su parte o inclusión de la obligación en texto legal, de todo aquello que en su caso solicite o exija de acuerdo a la normativa vigente en materia de transportes en cada momento, siendo ésta la forma de actuar entre las Administraciones Públicas, y sin perjuicio de la colaboración con la función de apoyo a la inspección por parte de la Policía Municipal en el marco del convenio actualmente vigente entre Ayuntamiento de Madrid y Comunidad de Madrid.

57.- Se propone que los carriles bus se denominen carriles bus-taxi a lo largo de toda la ordenanza.

Se desestima: el texto establece ya que los vehículos auto-taxi podrán utilizar el carril bus cuando así se determine. Esta determinación no depende del nombre del carril, que en todo caso se considera adecuado para reflejar la prioridad del transporte público urbano colectivo de carácter general sobre otras formas de transporte.

Esta regulación es similar a la contenida en la ordenanza actualmente vigente, que ha dado como resultado en la práctica una utilización prácticamente completa de los carriles bus por el servicio de autotaxi –como consta en la señalización existente en la ciudad-.

58.- Se propone que tiene que definirse un número máximo de vehículos *Carsharing* y *motosharing* en función de la población, así como obligar a su uso en todo el término municipal de Madrid y no solo a la zona de más interés económico como en la actualidad.

Se desestima: la ordenanza recoge ya en su artículo 214.4 que el Ayuntamiento "podrá adoptar medidas para facilitar el desarrollo territorialmente equilibrado de estos servicios, promoviendo así su disponibilidad en la totalidad del término municipal.". No parece adecuado que, en el estado actual de disponibilidad de estos servicios, se fije por una norma de carácter general un número máximo concreto, que en todo caso y conforme a la habilitación normativa indicada podría acometerse a partir de la aprobación de la propia ordenanza a través por ejemplo de un régimen concesional en función del aprovechamiento del espacio público que realizan dichos vehículos.

59.- Se propone modificar el artículo 20.2 para incluir explícitamente la posibilidad de que los vehículos auto-taxi lleven a los pasajeros a hoteles o a su domicilio particular circulando a estos efectos por zonas peatonales.

Se desestima: la definición de una zona peatonal y su sentido es precisamente el de evitar que por la citada zona circule cualquier tipo de vehículo no solo con el fin de garantizar la movilidad peatonal, sino también la seguridad vial de los peatones en estas zonas. No obstante, se permite el paso de aquellos vehículos que sean indispensables para prestar servicios o preservar los derechos fundamentales de los ciudadanos que por uno u otro motivo (ya sea de residencia, ocio, etc…) lo necesiten.

No obstante lo anterior, se hace constar que son de aplicación al taxi en su caso las excepciones descritas en los apartados d (traslado de enfermos), f

(personas con movilidad reducida) y g (traslado a hoteles) con destino dentro de la zona.

60.- Se propone que se considere "residentes" en zona SER o zona centro aparcamiento vecinal a aquellos conductores de auto-taxi que trabajen con el vehículo a jornada completa, por lo que podrán tener derecho para estacionar el vehículo autotaxi dentro de su zona de residencia.

Se desestima: la consideración de "residente" está ligada al empadronamiento en la zona, y la utilización de vehículos ligados a su actividad profesional por parte de las personas residentes o de terceras personas está ya regulada con carácter general en la ordenanza.

61.- Se entiende que, según está redactada en la actualidad la disposición transitoria segunda de la ordenanza, hay una discriminación favorable a los vehículos de alquiler con conductor (VTC) ya que los vehículos VTC M1 con distintivo ambiental B pueden circular hasta el 31 de diciembre de 2022 mientras que algunos vehículos Auto –Taxis solo pueden circular hasta 31 de diciembre de 2019. No se propone redacción alternativa.

Se desestima: Los requisitos técnicos y las características que deben cumplir los vehículos adscritos a las licencias de taxi de Madrid, así como los plazos para su cumplimiento, se establecen en la Ordenanza Reguladora del Taxi y su sentido es el de definir con qué tipo de vehículo se puede prestar el servicio de taxi.

La Ordenanza de Movilidad Sostenible, en cambio, viene a regular "la circulación y los demás usos y actividades que se realicen en las vías, espacios y terrenos urbanos aptos para la circulación (...)", armonizándolos con "la mejora de la calidad del aire y la protección del medio ambiente".

Con el fin de evitar cualquier discriminación, se establece precisamente en esta disposición una fecha cierta que pone fin a la posibilidad de circular tanto a los autotaxis como a los vehículos turismo de arrendamiento con conductor que no cumplan determinados requisitos ambientales.

No obstante lo anterior, y tal y como se desprende de esta alegación, hay que señalar que según la regulación local en materia de taxi actualmente vigente, algunos vehículos autotaxi con distintivo ambiental B también podrán seguir circulando y prestando servicio hasta diciembre de 2022, por lo que se entiende que la estimación de esta alegación tendría carácter discriminatorio hacia ese colectivo.

Alegaciones formuladas por la Asociación Gremial de Autotaxi

62.- Propone eliminar la posibilidad de autorizar "otros vehículos" para el uso del carril bus-taxi en el artículo 16.2.

Se desestima: la propuesta recibida supone restringir la competencia municipal para autorizar el uso de los carriles bus según sea conveniente para la movilidad urbana y en beneficio de la ciudad.

De hecho, actualmente por prácticamente todos los carriles bus-taxi de la ciudad de Madrid pueden circular también motos y motocicletas, habiendo resultado esta medida favorable a la movilidad urbana de la ciudad y no habiendo ocasionado serios problemas ni al servicio de autobús de EMT ni a los taxis cuya circulación también está permitida. Si la propuesta se aceptara, esto supondría que los vehículos a dos ruedas no podrían circular por el carril bus, no apreciándose motivo para ello.

63.- Propone incluir a los taxis en las exenciones a las prohibiciones o limitaciones impuestas para las zonas peatonales artículo 20.2

Se desestima: la definición de una zona peatonal y su sentido es precisamente el de evitar que a la citada zona circule cualquier tipo de vehículo no solo con el fin de garantizar la movilidad peatonal, sino también la seguridad vial de los peatones en estas zonas. No obstante, se permite el paso de aquellos vehículos que sean indispensables para prestar servicios o preservar los derechos fundamentales de los ciudadanos que por uno u otro motivo (ya sea de residencia, ocio, etc…) lo necesiten.

Por definición de zona peatonal, se restringe al máximo la entrada de vehículos de cualquier tipo, salvo para casos de real necesidad. En este sentido, el que un taxi esté previamente precontratado no parece justificar esa necesidad, facilitando que cualquier persona que por comodidad u otras razones que no obedezcan a necesidades imperiosas, prefiera solicitar un servicio de taxi que le

recoja en el interior del área pudiera hacerlo, con el consiguiente perjuicio y riesgo para el resto de los peatones de la zona.

No obstante lo anterior, se hace constar que son de aplicación al taxi en su caso las excepciones descritas en los apartados d (traslado de enfermos), f (personas con movilidad reducida) y g (traslado a hoteles) con destino dentro de la zona.

64.- Se propone que la excepción reconocida a los taxis para acceder y circular por las calles del interior del perímetro del Área de Acceso Restringido y estacionar en superficie sea de carácter imperativo y no meramente facultativa ("se podrá excepcionar") por lo que solicita que sea incluida en el apartado 1 del artículo 23 y no en el 3, como figura en el proyecto.

Se desestima: como indica la alegación, el apartado 3.4 del artículo 23 ya contempla la posibilidad de una excepción específica para el servicio del taxi, que se entiende que proporciona el amparo jurídico necesario para excepcionar al mismo de las restricciones como se viene haciendo hasta la fecha en relación con los accesos a las Áreas de Prioridad Residencial existentes.

Por otra parte, en caso de aceptación, deberían también excepcionarse los servicios de VTC con servicio precontratado y destino u origen en la zona, ya que en materia de movilidad ya existen sentencias que indican que se trata de servicios legales de transporte de personas en vehículos turismo y que, como tal, no pueden ser discriminadas.

65.- Se propone que no se permita la entrada en el "Área de Acceso Restringido de los vehículos VTC con servicio previamente contratado en la zona", al menos, hasta que no esté implantado y perfectamente sincronizado el Registro telemático previsto en el artículo 2 del Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre, con los servicios informáticos y de control de las AARR municipales.

Se desestima: La prohibición absoluta de acceso al Área de Acceso Restringido de los vehículos VTC, incluso condicionada a la puesta en vigor del Registro

telemático previsto en el artículo 2 del Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre, supondría en la práctica impedirles la prestación legal de servicios a estos efectos.

La alegación se basa en el hecho de presuponer acciones ilegales por parte de las VTC. No se considera adecuado establecer una medida de restricción a un colectivo por el hecho de presuponer que no va a existir un control efectivo de la medida ni que se pueda producir una actuación fraudulenta. Se entiende que la Administración se dotará de los medios humanos y materiales precisos para el control de todas las reglas de acceso al Área de Acceso Restringido –así como del resto de normas contenidas en la Ordenanza-, sin que parezca adecuado limitar en la propia Ordenanza los derechos de terceros por este motivo.

De hecho, nada parece impedir que entre los controles a implantar se encuentre una conexión con el Registro telemático previsto en el artículo 2 del Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre, en la medida en que la misma sea facilitada por la Administración General del Estado.

66.- Se realiza una propuesta similar, respecto del artículo 25.3.d, a la realizada para el artículo 23.

Se desestima por las mismas razones expuestas para la alegación número 3.

67.- En relación con las medidas extraordinarias de restricción del tráfico por alta contaminación atmosférica descritas en el artículo 35 (ver apartado o), se propone la misma redacción para los taxis que lo señalado en el artículo 23, si bien la circulación de las VTC debe quedar prohibida en episodios de alta contaminación en todos los casos, al no tener estos vehículos la condición de servicio público de interés general (ver Tribunal Supremo, Sala Tercera, de lo Contencioso-administrativo. Sección 3ª, Sentencia 921/2018 a 4 jun. 2018, Rec. 438/2017).

Se desestima por las mismas razones expuestas para la alegación número 3.

La sentencia aludida establece también que "*el servicio de taxis y el de VTC constituyen dos formas de trasporte urbano que hoy en día compiten directamente en el mismo mercado y que prestan un servicio semejante*". En todo caso, se entiende por tanto que la redacción actual tiene en cuenta el carácter de servicio público de interés general del taxi (al no limitar la posibilidad de su excepción a circunstancias específicas de su circulación salvo simplemente a que "estén en servicio") y la diferencia del mismo con la VTC que exige contratación previa, al demandar para incluir la correspondiente excepción a que se encuentren circulando "con servicio contratado y origen o destino en la zona restringida", no pudiendo exceptuarse de las restricciones en caso contrario.

68.- En relación con el artículo 40, se propone la redacción de las consideraciones aplicables a taxi y VTC en artículos separados para cada tipo de servicio, así como una nueva redacción para el apartado 3: "Los autotaxis no podrán realizar para en carril-bus con el fin de esperar dentro del mismo al cliente", y un nuevo artículo, o en su caso apartado, que señale "los vehículos turismo de arrendamiento con conductor no podrán circular en carril-bus, ni realizar paradas en carriles reservados con el fin de recoger, captar o esperar dentro del vehículo al cliente.

Se estima parcialmente: con respecto a la separación de títulos, el que dos servicios aparezcan parcialmente regulados en el mis epígrafe de la Ordenanza no los asimila en absoluto, de la misma manera que, por ejemplo, en el artículo 42, se regulan los "servicios farmacéuticos, prensa y otros", lo que no quiere decir que los servicios farmacéuticos y la prensa presten el mismo servicio. La separación de todas y cada una de las casuísticas en capítulos, daría lugar a una normativa excesivamente larga y confusa.

Se estima la eliminación de las VTC del apartado 40.3 dejando su contenido únicamente aplicable a los taxis y el añadir un apartado 40.4, que indique que las VTC no pueden realizar paradas en carriles reservados con el fin de recoger

o esperar dentro del vehículo al cliente. Sin perjuicio de lo anterior, no se considera adecuado por repetitivo añadir en este artículo, tal como propone el interesado, que las VTC no pueden circular por el carril bus por encontrarse dentro de los supuestos contemplados en el artículo 160.2.1º. Del mismo modo, la captación en calle de clientes por las VTC es una actividad prohibida por su propia reglamentación específica. Por tanto, ambas redacciones se consideran redundantes.

Como consecuencia, el artículo quedaría redactado como sigue:

> *40.3. "Los autotaxis no podrán realizar para en carril-bus con el fin de esperar dentro del mismo al cliente".*
>
> *40.4. "Los vehículos turismo de arrendamiento con conductor no podrán realizar paradas en carriles reservados con el fin de recoger o esperar dentro del vehículo al cliente"*

69.- Se propone la supresión del apartado 4 del artículo 51, dado que las VTC no pueden (según el artículo 182.1 del ROTT antes citado) estacionar para realizar la captación de viajeros y el exceso en la duración del estacionamiento no pude tener otro sentido. Además, entiende que esta exclusión supone la creación en las zonas de aparcamiento de "paradas ilegales de VTC".

Se estima parcialmente. El artículo 51.4 indica claramente que la exclusión a la limitación de estacionamiento en el SER en el caso de los vehículos VTC se podrá realizar exclusivamente cuando exista un servicio previamente contratado, con el conductor presente o habiéndolo abandonado momentáneamente. Como consecuencia, se evita la parada por captación de viajeros. Se entiende que el servicio contratado debe serlo en las proximidades del lugar de recogida o llegada. No obstante, se considera adecuado modificar la redacción en este sentido. De este modo, se elimina definitivamente la posibilidad de establecer zonas de aparcamiento de vehículos VTC a la espera de clientes durante un largo periodo de tiempo y en zonas alejadas del lugar de recogida.

Como consecuencia, se modificaría la redacción del apartado 51.4 redactándola como sigue:

> *51.4. Los vehículos turismo de arrendamiento con conductor con servicio previamente contratado, siempre que el lugar de recogida o llegada del cliente se encuentre a menos de cien metros y quien conduzca se encuentre presente o bien lo haya abandonado momentáneamente por las propias necesidades del servicio.*

70.- Se propone la supresión del apartado 6.iv del artículo 58, "Condiciones de estacionamiento en las Zonas de Aparcamiento Vecinal", por las mismas razones expuestas en la alegación 8.

Se estima parcialmente, con una redacción similar a la propuesta respecto a la de la alegación número 8.

71.- Se propone que en el apartado a.7 del artículo 60 (Clasificación de las reservas de estacionamiento) se especifique "transporte discrecional colectivo de viajeros" para excluir claramente al arrendamiento de vehículos con conductor que es "transporte discrecional de viajeros" conforme el artículo 99 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Se estima.

72.- En el artículo 102 "Reservas para establecimientos hoteleros", se propone añadir el inciso final de que "…sin que en ningún caso puedan utilizarse por los vehículos de arrendamiento con conductor, ni por vehículos privados del personal al servicio de tales entidades", con el objeto de combatir la creación de "paradas ilegales para las VTC".

Se estima parcialmente. El artículo en su redacción actual especifica claramente que las reservas de estacionamientos hoteleros se destinan, en el caso de pasajeros, a la subida y bajada de huéspedes. No obstante, con el fin de evitar que se produzcan situaciones como las descritas y garantizar que se cumple la

normativa en materia de concertación de servicios por parte de vehículos VTC, se modificaría la redacción del artículo en cuestión, de la siguiente forma:

> *El objeto de estas reservas es habilitar espacios en la vía publica que faciliten, ante los establecimientos hoteleros, la parada y el estacionamiento por el tiempo indispensable de vehículos durante las operaciones de subida y bajada de huéspedes, siempre que quien conduzca esté presente y de vehículos comerciales e industriales para las operaciones de carga y descarga de mercancías al servicio de dicha actividad, sin que en ningún caso puedan utilizarse por vehículos privados del personal al servicio de tales entidades.*

73.- Se propone incluir en el apartado 2.g del artículo 249 "Inmovilización" a los vehículos de arrendamiento con conductor, no comprendidos en el término "transporte público de viajeros en vehículo turismo" que es como se califica únicamente a los taxis.

Se desestima por innecesaria. El alquiler de vehículos con conductor (VTC) adquiere su consideración como una modalidad de transporte de viajeros con la Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, cuya Exposición de Motivos expresa:

> *...el encuadramiento definitivo de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor como una modalidad concreta de transporte discrecional de viajeros en vehículos de turismo, a la que, en consecuencia, le son de aplicación todas las reglas referidas a la actividad de transporte y no las señaladas para las actividades meramente auxiliares y complementarias del transporte, como sería el caso del arrendamiento de vehículos sin conductor, con el que poco o nada tiene que ver.*

Se trata asimismo de una modalidad de transporte que se presta al público en general. Como consecuencia, se entiende que las VTC están ya recogidas en los supuestos de inmovilización.

74.- Se propone incluir en el apartado c del artículo 250 "Retirada" la retirada de las VTC estacionadas en cualquier reserva de aparcamiento, tales como paradas de taxis, paradas de hoteles, etc..

Se desestima por innecesaria. El artículo 250.2 establece que "*También procederá la retirada de un vehículo de la vía pública y su traslado al depósito municipal cuando se encuentre inmovilizado o estacionado en alguno de los supuestos o lugares que se encuentren prohibidos por esta Ordenanza*".

En este sentido, la retirada, no solo de las VTC, sino de cualquier otro vehículo estacionado de forma indebida en cualquier reserva de aparcamiento como paradas de taxis, reservas de hoteles, etc. ya está contemplado en la Ordenanza. Por tanto, esta alegación se considera redundante con lo que ya se ha establecido en otros artículos.

Alegaciones formuladas por la Federación Profesional del Taxi

75.- Se propone que se habilite la circulación por vías peatonales a los taxis en servicio con origen o destino en estas zonas o vías, que por motivos del servicio deban acceder a las mismas (artículo 20.2).

Se desestima: la definición de una zona peatonal y su sentido es precisamente el de evitar que por la citada zona circule cualquier tipo de vehículo no solo con el fin de garantizar la movilidad peatonal, sino también la seguridad vial de los peatones en estas zonas. No obstante, se permite el paso de aquellos vehículos que sean indispensables para prestar servicios o preservar los derechos fundamentales de los ciudadanos que por uno u otro motivo (ya sea de residencia, ocio, etc…) lo necesiten.

En todo caso, se hace constar que son de aplicación al taxi en su caso las excepciones descritas en los apartados d (traslado de enfermos), f (personas con movilidad reducida) y g (traslado a hoteles) con destino dentro de la zona.

76.- Se propone que en el artículo 23.3.5 (Criterios generales de acceso y funcionamiento de las Áreas de Acceso Restringido), que indica que se podrá excepcionar de las restricciones a "los vehículos de arrendamiento con conductor con servicio previamente contratado en la zona", se exija que sus empresas titulares tengan el domicilio en la Comunidad de Madrid y aporten las matrículas de tales vehículos, para prevenir la prestación sistemática de servicios por empresas de otras Comunidades Autónomas.

Se desestima: La alegación presentada no trata sobre la movilidad de la ciudad de Madrid, que es el objeto de esta Ordenanza, sino de una problemática derivada de la regulación en materia de transporte de personas en vehículos de arrendamiento con conductor. Por ello, no se considera adecuada la inclusión de esta alegación en esta Ordenanza por no ser su objeto.

En todo caso, la administración local, en su caso, podría informar a la Dirección General de Transporte Terrestre o al órgano competente en la materia de la Comunidad de Madrid, previa petición formal por su parte o inclusión de la obligación en texto legal, de todo aquello que en su caso solicite o exija de acuerdo a la normativa vigente en materia de transportes en cada momento, y sin perjuicio de la colaboración con la función de apoyo a la inspección por parte de la Policía Municipal en el marco del convenio actualmente vigente entre Ayuntamiento de Madrid y Comunidad de Madrid.

77.- Se propone que en el artículo 25.2 (Criterios generales de acceso y funcionamiento de zonas de circulación o estacionamiento restringido), que indica que se podrá excepcionar de las restricciones a "los vehículos de arrendamiento con conductor con servicio previamente contratado en la zona", se limite esta posibilidad a las empresas VTC autorizaciones residenciadas en la Comunidad de Madrid, debiendo el resto solicitar una autorización puntual.

Se desestima: la alegación presentada no trata sobre la movilidad de la ciudad de Madrid, que es el objeto de esta Ordenanza, sino de una problemática derivada de la regulación en materia de transporte de personas en vehículos de alquiler con conductor y la regla de habitualidad a la que están obligados, que supone que, hasta un máximo de un 20% de sus servicios, puede transportar viajeros fuera de la Comunidad Autónoma que ha concedido la autorización. Por ello, solicitar una excepción para todos los servicios previamente contratado que se inicien o finalicen en la zona podría considerarse una imposición de trabas para el desarrollo de una actividad legal y un posible perjuicio para los ciudadanos que deseen hacer uso de ese servicio.

La posibilidad de control y sanción en caso de incumplir la regla de habitualidad que constituye el trasfondo de la alegación, ya está contemplada en la reglamentación estatal de transportes, que, además contempla un régimen sancionador si se detecta un incumplimiento. En este marco, la administración local, en su caso, podría informar a la Dirección General de Transporte

Terrestre o al órgano competente en la materia de la Comunidad de Madrid, previa petición formal por su parte o inclusión de la obligación en texto legal, de todo aquello que en su caso solicite o exija de acuerdo a la normativa vigente en materia de transportes en cada momento, y sin perjuicio de la colaboración con la función de apoyo a la inspección por parte de la Policía Municipal en el marco del convenio actualmente vigente entre Ayuntamiento de Madrid y Comunidad de Madrid.

78.- Respecto de la condición de que los vehículos de arrendamiento con conductor hayan de tener servicio contratado con origen o destino en la zona restringida, en su caso, que impone el artículo 35.5.o para que la Junta de Gobierno pueda excepcionar de la aplicación de las medidas de restricción del tráfico o de la prohibición de estacionamiento durante episodios de alta contaminación atmosférica, se propone que se limite esta posibilidad a las empresas VTC autorizaciones residenciadas en la Comunidad de Madrid, debiendo el resto solicitar una autorización puntual.

Se desestima: la alegación presentada no trata sobre la movilidad de la ciudad de Madrid, que es el objeto de esta Ordenanza, sino de una problemática derivada de la regulación en materia de transporte de personas en vehículos de alquiler con conductor y la regla de habitualidad a la que están obligados, que supone que, hasta un máximo de un 20% de sus servicios, puede transportar viajeros fuera de la Comunidad Autónoma que ha concedido la autorización. Por ello, solicitar una excepción para todos los servicios previamente contratado que se inicien o finalicen en la zona podría considerarse una imposición de trabas para el desarrollo de una actividad legal y un posible perjuicio para los ciudadanos que deseen hacer uso de ese servicio.

La posibilidad de control y sanción en caso de incumplir la regla de habitualidad que constituye el trasfondo de la alegación, ya está contemplada en la reglamentación estatal de transportes, que, además contempla un régimen sancionador si se detecta un incumplimiento. En este marco, la administración

local, en su caso, podría informar a la Dirección General de Transporte Terrestre o al órgano competente en la materia de la Comunidad de Madrid, previa petición formal por su parte o inclusión de la obligación en texto legal, de todo aquello que en su caso solicite o exija de acuerdo a la normativa vigente en materia de transportes en cada momento, y sin perjuicio de la colaboración con la función de apoyo a la inspección por parte de la Policía Municipal en el marco del convenio actualmente vigente entre Ayuntamiento de Madrid y Comunidad de Madrid.

79.- Se propone que se excluya de la obligación de apagar el motor durante el estacionamiento recogida en el artículo 46.2 también a los vehículos "ECO" y eximir transitoriamente al resto de autotaxis hasta el 1 de enero de 2027. Fecha en la que los vehículos auto taxi no podrán circular si no disponen de dichos distintivos.

Se desestima: se entiende que la alegación presentada se refiere al artículo 46.2.c), que es el que está redactado en los términos presentados por el interesado.

Este artículo establece la posibilidad de que durante el periodo comprendido entre el 1 de mayo y el 30 de septiembre (en que los problemas de calidad del aire por motivos relacionados directamente con el transporte son menores, especialmente en lo relativo a óxidos de nitrógeno) sea posible que los vehículos de transporte público estacionados que no cuenten con la etiqueta ambiental CERO, puedan permanecer con el motor encendido.

El interesado propone que se redacte una disposición transitoria en la que se incluyan rangos de temperatura y además se permite que los vehículos de transporte público con etiqueta ECO queden también eximidos hasta el 1 de enero de 2027.

Se entiende que la inclusión de la temperatura que solicita el interesado está relacionada con la posibilidad de conectar la calefacción del vehículo mientras se espera y durante los meses más fríos, ya que no parece existir otro

inconveniente para que el motor permanezca parado mientras está estacionado.

Esta Ordenanza, como su nombre indica, pretende avanzar hacia una movilidad más sostenible al tiempo que se preserva la calidad ambiental de la ciudad. Los vehículos con etiqueta ECO, aun siendo menos contaminantes, emiten partículas y óxidos de nitrógeno que deben evitarse especialmente en periodos en los que por diversos motivos, la contaminación es mayor. Esta circunstancia es especialmente apremiante en aquellas bolsas de taxis o paradas en las que se acumula una gran cantidad de vehículos. Acceder por tanto a esta solicitud supondría incrementar las emisiones en estos periodos especialmente sensibles que afectan a la salud pública. En cuanto a los vehículos diésel, el argumento no hace más que reforzarse como consecuencia de emisiones aún mayores (y mayores niveles de ruido exterior).

Finalmente, se recuerda que la Ordenanza de Movilidad actual ya regula una norma similar en su artículo 60.2.d, por lo que la estimación de la alegación formulada supondría un régimen más laxo en materia de emisiones y ruido que el vigente en estos momentos.

80.- Respecto de la condición de que los vehículos de arrendamiento con conductor hayan de tener servicio contratado con origen o destino en la zona restringida, en su caso, que impone el artículo 51.4 para beneficiarse de exclusión a la limitación de estacionamiento en el SER, se propone que se limite esta posibilidad a las empresas VTC con autorizaciones residenciadas en la Comunidad de Madrid, debiendo el resto solicitar una autorización puntual.

Se desestima: la alegación presentada no trata sobre la movilidad de la ciudad de Madrid, que es el objeto de esta Ordenanza, sino sobre la problemática derivada de la regulación en materia de transporte de personas en vehículos de alquiler con conductor y la regla de habitualidad a la que están obligados, que supone que, hasta un máximo de un 20% de sus servicios, puede transportar viajeros fuera de la Comunidad Autónoma que ha concedido la autorización. Por

ello, solicitar una excepción específica a estos efectos para la limitación del estacionamiento podría considerarse una imposición de trabas para el desarrollo de una actividad legal y un posible perjuicio para los ciudadanos que deseen hacer uso de ese servicio.

La posibilidad de control y sanción en caso de incumplir la regla de habitualidad que constituye el trasfondo de la alegación ya está contemplada en la reglamentación estatal de transportes, que además regula un régimen sancionador si se detecta un incumplimiento. En este marco, la administración local, en su caso, podría informar a la Dirección General de Transporte Terrestre o al órgano competente en la materia de la Comunidad de Madrid, previa petición formal por su parte o inclusión de la obligación en texto legal, de todo aquello que en su caso solicite o exija de acuerdo a la normativa vigente en materia de transportes en cada momento, y sin perjuicio de la colaboración con la función de apoyo a la inspección por parte de la Policía Municipal en el marco del convenio actualmente vigente entre Ayuntamiento de Madrid y Comunidad de Madrid.

81.- En relación con los artículos 81, y en especial con el 82, usos de los espacios de recarga eléctrica, propone que se permita la reserva de dicho espacio por parte de los vehículos auto-taxi en determinados tramos horarios previa petición de sus conductores.

Se estima. La redacción del artículo podría ser similar a:

> *Estas reservas solo podrán utilizarse por vehículos eléctricos (incluidos de rango extendido) e híbridos enchufables. El estacionamiento en estas reservas estará vinculado exclusivamente a la recarga eléctrica activa en un punto de recarga instalado en la vía pública. Dicha recarga estará limitada al tiempo máximo que determine la señalización vertical, que podrá igualmente especificar un determinado horario, ya sea fijo o bajo petición previa, de uso exclusivo para vehículos de servicio público.*

82.- En relación con el Capítulo II "Aparcamientos municipales de uso rotacional", se propone que sea gratuito el acceso de los vehículos auto-taxi con distintivo CERO a los parking de titularidad municipal en los que existan puntos de recarga eléctrica, abonando tales vehículos exclusivamente el coste de la recarga.

Se desestima: el régimen fijado en la ordenanza no sería de aplicación a los aparcamientos municipales en régimen de concesión con contratos vigentes en la actualidad, según señaló la Asesoría Jurídica municipal en su informe preceptivo al proyecto de ordenanza. En cuanto a los aparcamientos municipales en régimen de gestión directa (operados en la actualidad por la Empresas Municipal de Transportes), el texto contiene ya en su artículo 126 los criterios tarifarios que incluyen la consideración específica de la tecnología de emisiones de los vehículos, sin que pueda predefinirse por motivos de sostenibilidad la gratuidad para una tipología que supondría en la práctica una subvención que debe articularse, de acuerdo con la normativa vigente, a través de sus instrumentos propios.

Alegaciones de la Asociación Élite Taxi Madrid

83.- Propone en primer lugar añadir un apartado i) al artículo 20.2 (excepciones a las prohibiciones o limitaciones de acceso de vehículos a vías peatonales) con el siguiente texto:

> *i) Los servicios realizados por TAXI en el estricto cumplimiento de su Ordenanza reguladora cuando el servicio haya sido previamente contratado. En todo caso estará prohibido transitar o estacionar en zona o vía peatonal a la espera de un servicio que no haya sido previamente contratado por cualquier medio que lo justifique.*

Se desestima: la definición de una zona peatonal y su sentido es precisamente el de evitar que a la citada zona circule cualquier tipo de vehículo no solo con el fin de garantizar la movilidad peatonal, sino también la seguridad vial de los peatones en estas zonas. No obstante, se permite el paso de aquellos vehículos que sean indispensables para prestar servicios o preservar los derechos fundamentales de los ciudadanos que por uno u otro motivo (ya sea de residencia, ocio, etc…) lo necesiten.

Por definición de zona peatonal, se restringe al máximo la entrada de vehículos de cualquier tipo, salvo para casos de real necesidad. En este sentido, el que un taxi esté previamente precontratado no parece justificar esa necesidad, facilitando que cualquier persona que por comodidad u otras razones que no obedezcan a necesidades imperiosas, prefiera solicitar un servicio de taxi que le recoja en el interior del área pudiera hacerlo, con el consiguiente perjuicio y riesgo para el resto de los peatones de la zona.

No obstante lo anterior, se hace constar que son de aplicación al taxi en su caso las excepciones descritas en los apartados d (traslado de enfermos), f (personas con movilidad reducida) y g (traslado a hoteles) con destino dentro de la zona.

84.- Propone modificar el apartado b) del artículo 22.1 para incluir expresamente entre los objetivos del establecimiento de Áreas de Acceso Restringido favorecer "el servicio de interés público del taxi" conjuntamente con "el transporte público colectivo, la movilidad peatonal y ciclista y la mejora de la intermodalidad".

Se estima parcialmente: se incluye una referencia general a "los medios y vehículos menos contaminantes" que debe interpretarse en relación con la normativa sobre utilización de vehículos de bajas emisiones recogida en la ordenanza municipal del taxi.

85.- Se propone añadir al apartado 5 del artículo 23.1, que regula los vehículos que podrán acceder y circular por las calles del interior del perímetro del Área y estacionar en superficie, cuando se refiere a la titularidad de distintivos "ECO" y "CERO", la expresión ""salvo que deban cumplir con algún requisito administrativo previo en función de su actividad según su propia normativa".

Se desestima: el que un vehículo tenga el acceso permitido según la Ordenanza de Movilidad Sostenible no excluye de la obligación de cumplir con la normativa que rige su servicio, por lo que se considera redundante.

86.- Se propone añadir al artículo 23.1, que regula los vehículos que podrán acceder y circular por las calles del interior del perímetro del Área y estacionar en superficie, un nuevo apartado 1.7 recogiendo los vehículos autotaxi.

Se desestima: el apartado 3.4 del artículo 23 ya contempla la posibilidad de una excepción específica para el servicio del taxi.

Adicionalmente, la Ordenanza Reguladora del Taxi no afecta a la circulación por determinadas Áreas sino a la forma de prestar el servicio. Por tanto no parece adecuado mencionarla con este motivo en la Ordenanza de Movilidad Urbana Sostenible.

Por último, en caso de aceptación, deberían también excepcionarse los servicios de VTC con servicio precontratado y destino u origen en la zona, ya que en

materia de movilidad ya existen sentencias que indican que se trata de servicios legales de transporte de personas en vehículos turismo y que, como tal, no pueden ser discriminadas.

87.- Se propone anular el apartado 4 del artículo 23.3 por haber solicitado la inclusión en su lugar del taxi dentro de la lista de excepciones a las restricciones contenidas en el apartado 1.

Se desestima por las razones expuestas respecto a la alegación anterior.

88.- Se propone la modificación del apartado 5 del artículo 23.3 para que quede redactado del siguiente modo:

> *3.5 Los vehículos de arrendamiento con conductor siempre que se les haya previamente contratado en la zona con independencia de cumplir con el apartado 1.5.*
>
> *Se inspeccionará el cumplimiento de la precontratación a la entrada del Área de Acceso Restringido por todos los medios disponibles.*

Se desestima: la primera parte de la propuesta, consistente en sustituir "con servicio" por "siempre que se les haya", es simplemente un cambio de redacción que, a falta de mayor justificación, no se considera que mejore la misma.

La segunda parta de la propuesta, que impediría (frente a todos los demás vehículos sean de servicio público o uso particular) el acceso de vehículos VTC con etiquetado ECO y CERO con independencia de que estuvieran o no en servicio, no parece justificada en el texto remitido, sin perjuicio de la obligatoriedad del cumplimiento de la normativa aplicable en materia de transportes por tales vehículos, que no se regula en la normativa sometida a información pública relativa exclusivamente a movilidad.

Finalmente, la tercera parte de la propuesta, en la que se define dónde y cómo se debe inspeccionar el cumplimiento de la medida, se considera

contraproducente ya que limitaría el área de inspección a esa zona limítrofe y no por ejemplo al interior del Área de Acceso Restringido. Por tanto, lejos de suponer una extensión, la propuesta supondría una limitación de la facultad de control que tiene la Administración. Se entiende que la Administración se dotará de los medios humanos y materiales precisos para el control de todas las reglas de acceso al Área de Acceso Restringido –así como del resto de normas contenidas en la Ordenanza-, sin que parezca adecuado limitar en la propia Ordenanza tales medios ni realizar una formulación genérica tal como "por todos los medios disponibles".

89.- Se propone incluir el siguiente párrafo en la definición de categorías de uso del Servicio de Estacionamiento Regulado contenida en el artículo 50:

> *A efectos de la presente Ordenanza se considerará igualmente usufructo el uso del vehículo que aun no siendo titular del mismo, el residente está contratado por cuenta ajena en la prestación del servicio de interés público del taxi que deberá acreditar ante el órgano competente.*

Se desestima: El concepto jurídico de "usufructo" que se utiliza es el recogido en el artículo 467 y siguientes del Código Civil, sin que parezca apropiada una definición distinta en el ámbito de una norma de carácter reglamentario como la ordenanza.

90.- Se propone reflejar un máximo de 30 minutos en la utilización del SER prevista en el artículo 51.3 por taxis siempre que su conductor esté presente o lo haya abandonado momentáneamente por necesidades del servicio. La propuesta tiene por objeto facilitar por un periodo de tiempo "limitado" el estacionamiento en vía pública para atender a las necesidades biológicas naturales de evacuación que por regla general se realiza en establecimientos de acceso público como bares y otros. Igualmente se impide con ello dando esta facilidad, usar indebidamente espacios públicos no determinados para tales necesidades.

Se desestima: el establecimiento de un tiempo fijo limitado para excepcionar el estacionamiento de vehículos autotaxis de forma momentánea y por las propias necesidades del servicio podría derivar en la imposición de sanciones no del todo justificadas en casos especiales. Como consecuencia, se ha considerado que se ofrece una mayor garantía para el servicio si no se delimita el tiempo de estacionamiento con ausencia del conductor. Es esta misma razón (la que tiene en cuenta que no todas los servicios requerirán el mismo tiempo de ausencia), la se considera al mencionar explícitamente el servicio de Eurotaxi.

Adicionalmente a lo anterior, la redacción del artículo indica claramente que la ausencia debe ser momentánea y por las necesidades propias del servicio que se esté realizando. La definición de momentáneo por la RAE es la siguiente:

1. Que se pasa enseguida, que solo dura un momento.
2. Que se ejecuta prontamente y sin dilación.

En este sentido, si se estableciera un lapso de 30 minutos como se indica en la propuesta, se entiende que se comprometería el carácter momentáneo de la ausencia.

91.- Se propone que se incluya la expresión "*siempre que tenga un servicio precontratado*" en el artículo 51.4 (excepciones a la limitación temporal de estacionamiento SER para vehículos de arrendamiento con conductor).

Se desestima por redundante. El párrafo en cuestión ya dice que la excepción aplica a "vehículos turismo de arrendamiento con conductor con servicio previamente contratado", por lo que se entiende que ya está claramente recogido lo que se plantea sin necesidad de modificar la redacción.

92.- Se propone limitar la exclusión a la limitación de la duración del estacionamiento en zona SER prevista en el artículo 51.6 indicando que los vehículos CERO utilizados para servicios multiusuarios ("carsharing") habrán de estacionar en zona azul.

Se desestima: parece discriminatorio que, de todos los vehículos "CERO", sean solo los utilizados para servicios multiusuario los que tengan limitado el estacionamiento sin límite temporal a la zona azul.

No obstante lo anterior, es preciso mencionar que la Ordenanza contiene en su artículo 214 (especialmente en sus apartados 3 y 4) instrumentos para regular la prestación de estos servicios de vehículo multiusuario de manera equilibrada y con atención a los derechos de terceros.

Finalmente, se considera que la reducción en el uso del vehículo privado que conlleva la utilización de servicios como el transporte público colectivo, el taxi, el vehículo compartido y otros favorece la visión de "Movilidad como Servicio" en la que el taxi ocupa un lugar importante.

93.- Se propone incorporar al artículo 210 la prohibición de uso del servicio BiciMAD "para el transporte de paquetería, objetos, comida y cualesquiera que sean objeto de entrega a domicilio por medio de servicios de intermediación directa o no, realizada a través de toda empresa que utilice cualquier medio de contratación tradicional, digital o telemático".

Se desestima: no se entiende justificada la restricción, sin perjuicio de la obligación que marca la propia ordenanza de cumplir determinados requisitos cuando las bicicletas, con independencia de su titularidad y por tanto incluyendo las de BiciMAD, se utilicen en el marco de una actividad económica de transporte de mercancías (artículo 189.2).

NUM.74

MAXI MOBILITY SPAIN, S.L.
CABIFY

En fecha 9 de julio de 2018 tiene entrada en el Servicio de Correos el escrito por el que la sociedad MAXI MOBILITY SPAIN, S.L. formula alegaciones al proyecto inicial de Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid. Dicho escrito tuvo entrada en el Registro del Área de Gobierno de Portavoz en fecha 12 de julio de mismo año.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

Presenta las siguientes alegaciones:

1ª) Se solicita la modificación del artículo 44.2 del Proyecto de Ordenanza de Movilidad, que autoriza a los autotaxis a realizar paradas en carril bus por los que estén autorizados a circular por el tiempo imprescindible para la subida y bajada de viajeros de quienes utilicen sus servicios y el acomodo de bultos y equipajes en condiciones de seguridad, sin superar el plazo de dos minutos, por considerarlo discriminatorio. CABIFY sostiene que el citado precepto vulnera los artículos 9.2 y 14 de la Constitución Española

Se desestima: Por cuanto no existe discriminación alguna en la medida en que:

1º El taxi y los VTC no son asimilables en cuanto a su regulación ni condiciones de prestación del servicio, según se deduce claramente de la diferente regulación legal a al que se hayan sometidos.

2º Un taxi está prestando servicio tanto cuando está en posición de ocupado porque transporta un viajero, como cuando está en posición de libre, visible para los usuarios mediante el cartel indicativo de libre y la luz verde encendida del módulo luminoso, ya que está habilitado para recoger pasajeros mientras circulan por los viales de la ciudad y en las paradas establecidas al efecto.

En cambio en los VTC, el inicio de la prestación del servicio requiere la previa contratación del mismo por los usuarios, para lo cual se exige contrato debidamente cumplimentado o la hoja de ruta, con el contenido mínimo establecido por la normativa estatal. Asimismo, no está permitida la captación de viajeros mientras circulan por las vías ni cuentan con paradas establecidas al efecto en las zonas de acceso restringido.

3º Los vehículos autotaxis pueden recoger viajeros mientras circulan por la ciudad con el taxímetro y la luz verde encendidos. Esto hace muy posible que un pasajero requiera sus servicios mientras circulan por el carril bus (estando esta circulación permitida). Ninguna de estas actuaciones está permitida en el caso de las VTC.

De la misma manera, un pasajero que solicita el servicio de un taxi en calle o en parada puede indicar que la finalización del servicio que contrata es frente a un número de calle en el que existe un carril bus, que el taxi puede utilizar. Sin embargo, la contratación de las VTC se realiza previamente, pudiéndose indicar al cliente la imposibilidad de recogida o de destino fuera del carril bus, en la calle adyacente, por ejemplo. Se trata por tanto de diferentes formas de prestar el servicio derivadas de la obligatoriedad de la contratación previa.

> 4º Los VTC y cualquier otro vehículo no expresamente autorizado por la señalización instalada no pueden realizar paradas en carriles bus porque no pueden circular por estos carriles, dado que estos carriles están reservados para la circulación y parada de los autobuses del transporte público colectivo regular de uso general, quedando prohibido el tránsito por ellos de todo vehículo no expresamente autorizado en la señalización instalada de conformidad con lo previsto en el artículo 160.2.1º del Proyecto de Ordenanza.

5º Desde el punto de vista jurídico no existe discriminación porque tal y como ha establecido, recientemente, la Sentencia 921/2018, de 4 de junio, de la Sección Tercera de la Sala Tercera de lo Contencioso-Administrativa del Tribunal Supremo el mantenimiento del servicio de transporte urbano de autotaxis es un objetivo legítimo de los poderes públicos, cuyo aseguramiento puede considerarse una razón imperiosa de interés general que justifica medidas regulatorias respecto a servicios análogos en el mismo segmento del mercado.

La medida responde a las razones imperiosas de protección de la salud de las personas, de la salud pública, así como de la protección del medio ambiente

urbano a través de la necesaria mejora de la calidad de aire al facilitar la circulación en los carriles bus de los autobuses del transporte público colectivo regular de uso general que mueven diariamente a cientos de miles de personas, permitiendo la parada de los taxis en el plazo limitado de dos minutos exclusivamente en aquellos carriles bus en los que la señalización oportuna les haya autorizado a circular. Si la señalización no permitiera expresamente la circulación del autotaxi por el carril bus tendrían que actuar como los VTC y cualquier otro vehículo: realizando la parada inferior a dos minutos en una vía contigua que carezca de carril bus.

2ª) Se insiste en la solicitud de modificación del artículo 44.2 del Proyecto de Ordenanza de Movilidad alegando asimismo de que no aceptarse su alegación, se ocasionarían *"un peligro innecesario al pasajero al tener que cruzar el carril bus hasta la acera"* así como perjuicios a la circulación al interrumpir la circulación en los carriles situados junto a los carriles bus.

Se desestima: No existe ningún riesgo a efectos de la seguridad vial ni alteración de la circulación por cuanto los vehículos deberán realizar su parada en el carril de circulación de la misma vía o de otra vía perpendicular o próxima que carezcan de carril bus.

3ª) Se solicita la modificación del artículo 215.1 y de la Disposición transitoria segunda al objeto de eliminar el establecimiento de requisitos ambientales respecto de los vehículos turismo de arrendamiento con conductor, por considerar que contravienen una norma de rango superior, la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, por la que se desarrolla la sección segunda del capítulo IV, en materia de vehículos de arrendamiento con conductor, del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, que al

definir las características necesarias que deben cumplir los vehículos destinados a la prestación de este tipo de transporte no recogen los requisitos ambientales recogidos en el Proyecto de Ordenanza:

Se desestima: Por no existir contravención alguna de la citada norma estatal. La citada Orden Ministerial establece los requisitos para el desarrollo de la actividad de transporte mediante arrendamiento de vehículo turismo con conductor.

- Al objeto de proteger la salud y la integridad física de los ciudadanos y la mejora de la calidad de aire que respiramos, el Proyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible establece una serie de requisitos ambientales para la circulación y el estacionamiento de todo vehículo que acceda a la ciudad.

- Estas restricciones ambientales responden a las citadas razones imperiosas de protección de la salud de las personas, de la salud pública, así como de la protección del medio ambiente urbano a través de la necesaria mejora de la calidad de aire, al facilitar progresivamente la circulación de vehículos.

- El Ayuntamiento de Madrid no impone requisitos al desarrollo de la actividad de transporte regulada por la Orden Ministerial y el resto de normativa estatal y autonómica del transporte terrestre, sino que se limita a regular la circulación y el estacionamiento de todo vehículo en la medida en que afecta a la salud e integridad física de las personas.

- El artículo 6 y las disposiciones transitorias primera a tercera recogen los requisitos ambientales exigidos para la circulación de todo vehículo así como los regímenes transitorios para su adaptación.

- De la misma manera que los vehículos de cualquier otra persona física y jurídica, los VTC están sujetos a los requisitos ambientales establecidos de conformidad con lo previsto en la normativa de protección de la salud y del medio ambiente, actualmente la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, la Directiva 2008/50/CE de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire.

NUM. 75

OFICINA PARA LA DEFENSA DE LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EXTREMADURA

En fecha 9 de julio de 2018 tiene entrada en el Registro de Gerencia de la Ciudad, escrito por el que la OFICINA PARA LA DEFENSA DE LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EXTREMADURA, formula alegaciones al proyecto inicial de Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

Presenta la siguiente alegación:

1ª) Propone la necesidad de modificar el artículo 88 septies de la vigente Ordenanza Municipal de Movilidad, y ello dentro del plazo de alegaciones al proyecto inicial de la nueva Ordenanza de Movilidad Sostenible

Se desestima: En primer término, se alega formalmente contra la formulación de un artículo contenido en una norma en vigor y no contra un artículo concreto del proyecto normativo que es el que se somete a trámite formal de alegaciones. Ello supone que la formulación a la que se refiere el elegante no coincida exactamente con la incluida en el proyecto.

No obstante lo anterior, entendiendo que la alegación guarda identidad sustancial con el contenido incluido en el artículo 244.8 del proyecto de ordenanza, procede entrar a valorar el fondo de la alegación presentada y desestimarla igualmente ya que las condiciones específicas a las que se refiere el artículo son las incluidas en el Libro I, Titulo II, Capítulo II, sección primera, no observándose ninguna arbitrariedad en dicha redacción.

A mayor abundamiento, el Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad, en su escrito de alegaciones al artículo 244.8, manifiesta su conformidad precisamente con la parte del artículo que el alegante indica que implica arbitrariedad.

NUM. 76

ASOCIACIÓN ESPAÑOLA PARA LA DIGITALIZACIÓN (DIGITALES)

En fecha 9 de julio de 2018 tiene entrada en el Servicio de Correos, Registro del Área de Gobierno Portavoz, Junta de Gobierno y Relaciones con el Pleno, escrito por el que Dª. [redacted] en nombre y representación de la ASOCIACIÓN ESPAÑOLA PARA LA DIGITALIZACIÓN (DIGITALES) formula alegaciones al proyecto inicial de Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid. El escrito tiene entrada en el Registro de la Oficina de Atención a la Ciudadanía Central en fecha 16 de julio del mismo año.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

Presenta las siguientes alegaciones:

En primer lugar, el escrito manifiesta el "total alineamiento" de Digitales con los objetivos perseguidos por la norma, indicando que cuestiones como la seguridad vial, la mejora de la calidad del aire y la protección del medio ambiente, la accesibilidad universal y los derechos de las personas con movilidad reducida, entre otras, forman parte de los compromisos adquiridos con la sociedad por tal compañía.

1.- Solicita en la norma que se defina con precisión qué se entiende por "servicio público" a los únicos efectos de aplicación de esta ordenanza.

Se desestima; no corresponde a una norma local de carácter reglamentario como es la ordenanza de movilidad sostenible la definición jurídica de un concepto amparado en normas legales de rango superior. Serán las leyes que amparen los distintos servicios o actividades económicas y sociales las que incorporen en su caso el carácter de "servicio público", "de interés público" o cualquier otro que pudiera establecerse, aplicándose entonces la ordenanza atendiendo a dicha regulación legal en lo no previsto expresamente en la referida ordenanza para una tipología específica de servicios.

2.- Solicita que dentro de la definición anterior a incorporar a la ordenanza se incluyan los servicios de telecomunicaciones.

Se desestima como consecuencia de la desestimación anterior y por las mismas razones.

3.- Se propone que los vehículos utilizados para la prestación de un "servicio público" gocen de excepciones en los supuestos de restricción de la movilidad contemplados en la Ordenanza, y concretamente en lo referido al artículo 23.1 (circular y estacionar dentro de un área de acceso restringido), artículo 25.1 (acceso a las zonas restringidas por motivos de seguridad ciudadana o preservación de la integridad de los espacios públicos definidas en el artículo 24.2), artículo 51 (exclusión de la limitación de la duración del estacionamiento), artículo 58.6 (estacionamiento en las Zonas de Aparcamiento Vecinal sin limitación de tiempo y sin pagar tasa alguna).

Se desestima: en relación con la conceptualización de "servicio público", "servicio de interés público", y conceptos similares, nos remitimos a lo indicado respecto de la alegación 1.

Por otra parte, es preciso hacer constar que se entiende que la utilidad pública del servicio o actividad económica o social que corresponda no parece amparar con carácter general y sin matiz alguno una excepción generalizada como la que solicita el alegante, debiendo ponderarse los derechos en liza en función de la definición constitucional y legal de los mismos en cada momento. Por ejemplo, parece evidente que en situaciones de elevada contaminación ambiental que pongan en riesgo inmediato el derecho a la salud de las personas no puede darse un tratamiento similar al funcionamiento de servicios policiales o de emergencias (Policía, Bomberos, Asistencia sanitaria, etc…) que a otras actividades que puedan no comprometer derechos esenciales o estar relacionadas con la atención inmediata a las incidencias que ocurran en la ciudad (por ejemplo, la reparación de un semáforo o la actuación urgente sobre un túnel urbano donde se esté produciendo una filtración de agua que pueda poner en peligro la integridad física de quienes conducen).

En algunos casos, además, la ordenanza contempla regímenes específicos aplicables a actividades comerciales o industriales, como el recogido en el artículo 50.3 a (Colectivo Cualificado de Titulares de Vehículos Comerciales e Industriales para el Servicio de Estacionamiento Regulado) que ofrecen ventajas para el desarrollo de este tipo de actividades, y que parecen más adecuadas que una excepción general e ilimitada como la que se solicita.

4.- Se propone que las excepciones establecidas en el artículo 35.5 en favor de diferentes categorías de vehículos, para los casos de restricciones durante

episodios de alta contaminación atmosférica, se configuren como definitivas en la propia Ordenanza, sin necesidad de que la Junta de Gobierno tenga que aprobarlas con posterioridad.

Se desestima: como se ha indicado respecto de la alegación anterior, en este caso directamente relacionado con el derecho fundamental a la salud y aplicable precisamente a aquellas situaciones en que los niveles de contaminación ambiental ponen en peligro claro e inmediato dicho valor superior, parece adecuado que exista una ponderación que permita adaptar el protocolo existente en cada momento a estos efectos a la realidad de los parques circulantes asociados a cada uno de los servicios indicados en el citado apartado.

5.- Se propone subsidiariamente que, de no estimarse las alegaciones 1 a 4 anteriores, se incluya en el artículo 25.2 la posibilidad de que la Junta de Gobierno pueda establecer una excepción, en lo que se refiere a las limitaciones de acceso a las áreas definidas en el artículo 24, en favor de los vehículos de empresas y profesionales que presten servicios en el área, por coherencia con lo establecido para las áreas de acceso restringido.

Se estima.

6.- Se propone subsidiariamente que, de no estimarse las alegaciones 1 a 4 anteriores, se incluya entre las excepciones previstas en el artículo 35.5 a los vehículos de empresas y profesionales que presten servicios en el área afectada por la prohibición o limitación de circulación y/o estacionamiento.

Se desestima. Se entiende que podrían ser aplicables en función del caso las excepciones ya previstas en los apartados j) "servicios o actividades que por su importancia sean esenciales para el funcionamiento de la comunidad y así se cataloguen por la Junta de Gobierno" y n) "vehículos …. comerciales e industriales que cuenten con la correspondiente autorización de estacionamiento del SER o ZAV, así como los autorizados para estacionar en sus reservas específicas".

7.- Se propone subsidiariamente que, de no estimarse las alegaciones 1 a 4 anteriores, se incluya entre las excepciones previstas en el artículo 58.6 a los vehículos de empresas y profesionales que presten servicios en el área entre los que pueden estacionar en las Zonas de Aparcamiento Vecinal sin limitación de tiempo y sin pagar.

Se estima parcialmente: si bien no parece adecuado el otorgamiento de una exención tan amplia como la que se solicita, por la posible afección que ello tendría a la propia finalidad de la regulación del estacionamiento en la misma en beneficio de las personas residentes, se modificará la norma para prever la extensión a estas zonas del alcance de los regímenes de "colectivos cualificados" previstos para el Servicio de Estacionamiento Regulado.

Se recuerda igualmente que la utilización de vehículos con el distintivo "CERO" emisiones de la Dirección General de Tráfico (excepción 58.6.vi) hace posible lo solicitado.

8.- Se propone subsidiariamente que, de no estimarse las alegaciones 1 a 4 anteriores, se incluya entre las excepciones previstas en el artículo 58.6 con la

etiqueta "ECO" puedan estacionar sin limitación de tiempo y sin pagar tasa en las Zonas de Aparcamiento Vecinal, pues consideramos que no tiene sentido que esta clase de vehículos pueda estacionar en las áreas de acceso restringido (como establece el artículo 23.1.5) y sin embargo no puedan hacerlo en estas zonas.

Se desestima; si bien es cierto que el artículo 23.1.5 hace referencia a que los vehículos etiquetados "CERO" emisiones podrán "acceder y estacionar en superficie", la alegación confunde el concepto de "Área de Acceso Restringido", que como su nombre indica hace referencia a una limitación fundamentalmente de circulación, con el concepto de "Zona de Aparcamiento Vecinal" que por el contrario que, también según indica su denominación, se relaciona con el estacionamiento en la vía pública y es por tanto más próxima en su naturaleza al "Servicio de Estacionamiento Regulado".

No se regula ninguna limitación específica de acceso (circulación) en las Zonas de Aparcamiento Vecinal para vehículos ECO o en general en función del distintivo ambiental de que tales vehículos dispongan, sin perjuicio de las limitaciones de carácter general que recoge la ordenanza para el conjunto de la ciudad y que recogen lo ya previsto en el Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático, aprobado por la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid en septiembre de 2017.

En cuanto al estacionamiento, contrariamente a lo que afirma la alegación, con la normativa propuesta los vehículos ECO podrían perfectamente estacionar en Zona de Aparcamiento Vecinal (de hecho, cualquier vehículo con independencia de su etiquetado ambiental) sin limitación específica por esa circunstancia, sin perjuicio de la necesidad de abonar la correspondiente tasa si procede y de

hacerlo en el espacio que a esos efectos se determine cuando no sean de titularidad de una persona residente o les sea aplicable otra excepción. Se trata por tanto de una regulación similar a la del Servicio de Estacionamiento Regulado donde los vehículos ECO abonan también la correspondiente tasa (sin perjuicio de que la misma pueda tener en cuenta, y por tanto suponga un importe distinto, el distintivo ambiental del vehículo).

En definitiva, visto en sentido negativo, la normativa prevé la prohibición del estacionamiento en superficie para vehículos que no sean ECO o CERO en el ámbito de las Áreas de Acceso Restringido (salvo en las excepciones expresamente contempladas). Ambas categorías de vehículos podrán igualmente estacionar en superficie en las Zonas de Aparcamiento Vecinal, y en ambos casos (SER y ZAV) solo se prevé que sean los vehículos CERO los que estén exentos de la correspondiente tasa y de la limitación de la duración del estacionamiento.

NUM. 77

D. [redacted]

En fecha 9 de julio de 2018 tiene entrada en el Registro del Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible, con referencia 20180747310, escrito por el que D. [redacted] formula alegaciones al proyecto inicial de Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

Presenta la siguiente alegación:

1.- Propone contemplar dentro de la sección segunda de la ordenanza la creación de reservas de aparcamiento de naturaleza similar a las que ya existen para las personas con movilidad reducida, para familias en época de crianza o con personas dependientes a cargo.

Se desestima: por una parte, se entiende que produciría una negativa afección al espacio público dado su carácter limitado; por otra, y como reconoce la propia alegación, su implantación requeriría de medidas de control específicas no determinadas en la misma ni fácilmente anticipables de modo que se garantizara su efectividad; en tercer lugar, las personas dependientes a las que alude que presenten dificultades de movilidad pueden solicitar la tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida regulada en la propia ordenanza, que habilita para estacionar en las reservas previstas también en la norma a los vehículos que trasladen a tales personas; y finalmente, se recuerda

la conveniencia e incluso carácter educativo para los menores de que todo tipo de desplazamientos se realicen utilizando medios sostenibles con especial referencia al transporte público colectivo.

Sin perjuicio de lo anterior, se hace constar la posibilidad prevista en el artículo 61.7 que permite el establecimiento de reservas no expresamente enumeradas en la ordenanza.

NUM. 78

D. [redacted]

En fecha 9 de julio de 2018 tiene entrada en el Registro del Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible, con referencia 20180747316, escrito por el que D. [redacted] formula alegaciones al proyecto inicial de Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

Presenta la siguiente alegación:

1.- Propone la regulación de una salida anticipada en los semáforos para bicicletas y transporte público colectivo, circunstancia que entiende no suficientemente clarificada en los artículos 187 y 188, donde además no se extiende al transporte público.

Se desestima: la salida anticipada de cualquier tipo de vehículo requiere según la normativa vigente que la señalización, en este caso semafórica, la contemple expresamente, teniendo en cuenta además la regulación del resto de vías que confluyen en la intersección –por las que también pueden circular autobuses y ciclos-.

Por tanto, los semáforos a los que alude el alegante situados en el carril bici de la calle Alcalá en los cruces de las glorietas de Cibeles y de Puerta de Alcalá se encuentran plenamente amparados por la normativa vigente así como por la que resultaría de la aprobación de la nueva ordenanza, que no supondría

variación en esta materia ni cerraría en absoluto "la puerta a su implantación en otros puntos de la ciudad".

No parece preciso por tanto recoger expresamente esta circunstancia.

NUM. 79

INDIGO INFRA ESPAÑA, S.A.

En fecha 6 de julio de 2018 tiene entrada en el Registro Eléctrónico de Ayuntamiento de Madrid, el escrito por el que D. [redacted], en calidad de [redacted] de la mercantil INDIGO INFRA ESPAÑA, formula alegaciones al proyecto inicial de Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

Presenta las siguientes alegaciones por las que la citada mercantil solicita:

1º) Que la Ordenanza es compleja y complicada, incidiendo en la comprensión por el consumidor o usuario.

Se desestima porque la norma responde a la complejidad de la realidad que regula.

2º) Demasiada regulación, plantea que en lo relativo a aparcamientos debería limitarse a recoger principios básicos o líneas maestras.

Se desestima porque la norma pretende regular el régimen jurídico básico del servicio de aparcamiento para los aparcamientos en gestión directa municipal presentes y los aparcamientos que en el futuro se construyan y pongan en servicio tanto en régimen en gestión directa como indirecta, materias que exigen el grado de desarrollo que se ha dado en el Proyecto. La norma no afecta a las concesiones en vigor.

3º) Respecto a la obligación de instalar lectores de matrícula a la salida plantea que es una obligación más allá de la Ley 40/2002 y que solo ven razonable respecto de los aparcamientos de Madrid Central.

Se desestima porque el control de acceso al y de salida del aparcamiento se consideran elementos básicos y esenciales para la prestación de servicio de estacionamiento en condiciones de seguridad, calidad y de protección de los derechos de los usuarios, que tienen derecho a abonar el precio correspondiente al tiempo que han usado. Todos los aparcamientos rotacionales tienen que controlar el acceso y salida de sus vehículos porque forma parte de la esencia misma del servicio que prestan y de su actividad económica. Los aparcamientos rotacionales disponen de lector de matrícula en el punto de acceso y buena parte de ellos lo tienen también en el de salida.

En cualquier caso esta obligación no afecta a los aparcamientos ya concesionados que se siguen rigiendo por su contrato y pliegos, sin perjuicio de

poder adherirse al régimen previsto en la Ordenanza si libre y voluntariamente optaran expresamente en tal sentido.

Por último se hace constar que el artículo 112.2 del Proyecto no se refiere exclusivamente al sistema de lectura de matrículas, sino que contempla otras opciones, sin perjuicio de que el sistema al que se refiere es el más extendido por las facilidades que otorga al gestor de servicio y la comodidad que conlleva al usuario, de forma particular cuando abandona el aparcamiento dado que permiten una mayor eficacia y eficiencia.

Por tanto no se plantea exige nada a las concesiones vigentes, y la opción a la que pueden adherirse contempla ninguna sorprendente innovación tecnológica sino algo habitual en cualquier aparcamiento que preste un servicio de calidad y deja abierta otras opciones.

4º) En relación con el artículo 113.2.4 critica que se emplee el término "Adaptación de aparcamiento" por suponer una carga indefinida a futuro.

Se desestima, informándole de que la obligación de "adaptación" se desarrolla en el apartado 113.2.8 respecto a cuya alegación se da respuesta a continuación, dándose por reproducido aquí el contenido de los últimos tres párrafos de la respuesta a su alegación número 5º).

5º) Respecto al artículo 113.2.8 alega que mantener en perfecto estado de ornato y adaptado al progreso de la ciencia es muy interesante pero no

exigible, y que cualquier mejora en un aparcamiento debe incluir un reequilibrio concesional si es exigida por la Administración.

Se desestima porque la obligación de mantenimiento y conservación es una obligación legal básica de todo contrato de concesión conforme a la legislación contractual administrativa. En este sentido se reitera que esta obligación no afecta a los aparcamientos concesionados que se siguen rigiendo por su contrato y pliegos, sin perjuicio de poder adherirse al régimen previsto en la Ordenanza si libre y voluntariamente optaran expresamente en tal sentido.

Por otro lado se recuerda que esta obligación se recoge en los Pliegos de las concesiones y en el "Reglamento de régimen interior para los aparcamientos públicos de concesión municipal", aplicable a buena parte de estas concesiones, que en su artículo 5.1.c) establece la obligación expresa del concesionario de: *"Mantener y conservar en perfecto estado de funcionamiento el aparcamiento subterráneo con todas sus instalaciones y servicios, incluidas las de carácter complementario que haya podido realizar el Concesionario y que deban revertir al Ayuntamiento"*.

En relación a la expresión "adaptar" se recuerda que no impone ninguna obligación porque la Ordenanza no impone ningún régimen jurídico a las concesiones. También se recomienda una lectura atenta del precepto que al hablar de la adaptación se refiere a la que "imponga la normativa" técnica, medioambiental, de accesibilidad y eliminación de barreras y de seguridad de uso que "resulte de aplicación". Es decir, la adaptación se circunscribe a la normativa que resulte de aplicación, o lo que es lo mismo, solo cuando una norma así lo establezca. A tal efecto baste señalar que a la mayoría de aparcamientos concesionados no se les aplica el Código Técnico de Edificación,

y algunos no se han acomodado a las NNUU del PGOUM porque estas relevantes normas no imponen su adaptación.

Por último se recuerda que esta obligación se recoge en los Pliegos de las concesiones y en el "Reglamento de régimen interior para los aparcamientos públicos de concesión municipal", aplicable a buena parte de estas concesiones, que en su artículo 5.1.c) establece la obligación expresa del concesionario de: *"Adaptar el inmueble del aparcamiento y sus instalaciones, en la medida en que sea físicamente posible, las exigencias de las ordenanzas municipales actualmente vigentes ya las que, en el futuro, puedan modificarse e instaurarse"*.

Por tanto ni se le impone ninguna obligación, ni en el hipotético caso de que libre y voluntariamente decidiera asumir el régimen de la Ordenanza respecto de alguna de sus concesiones por considerar que le permitirían gestionarla de forma aún más exitosa, la Ordenanza le impondría a este respecto ninguna obligación que no haya asumido ya.

6º) Respecto al artículo 113.2.10, que establece la obligación de gestor de adecuar a su costa la señalización interior y exterior, criticando que es causa de reequilibrio de la concesión.

Se desestima porque no afecta a los aparcamientos rotacionales sujetos a una concesión con vigencia. Se hace constar que el artículo se refiere también y de forma específica a la señalización en materia de accesibilidad y que el sometimiento a autorización está destinado a mantener las condiciones de seguridad vial del aparcamiento.

En todo caso se recuerda a los concesionarios que los pliegos que regulan sus concesiones sobre aparcamientos rotacionales contienen dicha obligación. Así los artículo 9 y 10 del "Reglamento de régimen interior para los aparcamientos públicos de concesión municipal", aplicable a buena parte de estas concesiones, establece en su apartado 3 que, una vez establecidas respectivos las señalizaciones interior y exterior por los servicios técnicos municipales, el concesionario adoptará las medidas necesarias para llevarla a cabo.

Por todo lo anterior se desestima su alegación relativa a la existencia de un desequilibrio por ello.

7º) Respecto al artículo 113.2.13 alega que la información debe ser confidencial.

Se desestima porque la obligación de los gestores de los aparcamientos de facilitar la información sobre el aparcamiento, su explotación o gestión y sobre el servicio que se presta tiene rango legal. Respecto a la confidencialidad que plantea, se desestima porque la Administración está sujeta al cumplimiento de las obligaciones legales en materia de transparencia legalmente vigentes en este momento. Se informa que actualmente esta materia se regula por la Ley 19/2013, de 9 de noviembre.

8º) En relación con el artículo 116.1, le parece abusivo que sean los servicios técnicos municipales quienes asuman el diseño y ordenación de la circulación interior de los aparcamientos y la normalización de la señalización.

Se desestima, dando por reproducida íntegramente la respuesta a la alegación 6ª). A mayor añadidura, además de que no se impone un régimen nuevo y que en caso de que libre y voluntariamente decidiera que alguna de sus concesiones se asumieran el régimen de la Ordenanza, se entiende que no asumiría ninguna obligación distinta a las que ya tiene.

Se recuerda que la norma responde a que los viales interiores del aparcamiento son dominio público municipal por lo que compete a los servicios técnicos municipales determinar la circulación y la señalización conforme a la normativa estatal aplicable, y que al estar concesionado el aparcamiento le corresponde al concesionario su adaptación.

Se recuerda que pese a todo se han registrado problemas en varios aparcamientos concesionados que han cambiado sin autorización municipal la ordenación interior de tráfico, y señalizado sin cumplir la normativa aplicable generando confusión en los usuarios y riesgos de seguridad vial.

9º) En relación con los apartados 1.e) y 1.h) del artículo 116 entiende abusivo el acceso a la información económica de la concesión así como la obligación genérica.

Se desestima porque son concreciones de la obligación legal de prestar la colaboración y facilitar la información que la Administración titular del bien concesionado le solicite. En relación con el acceso a datos económicos se refiere tanto a los aparcamientos rotacionales, como residenciales y mixtos, y es solo una dimensión más del deber de información.

10º) Respecto al procedimiento de facilitar la información de segundo párrafo del artículo 116.3:

Se estima parcialmente lo relativo al párrafo primero en el sentido de que se mantiene la obligación de entrega inmediata respecto de la información existente al entender que una gestión responsable supone disponer de los datos de gestión, mientras que si el concesionario acreditara necesitar elaborar la información se le concederá por la Administración un tiempo adecuado para su cumplimiento.

Se estima parcialmente lo relativo al segundo párrafo porque, pese a que tal y como expresamente se regula se refiere a supuestos de urgencia, se considera oportuno modificar el precepto para exigir la motivación, quedando el artículo redactado en términos similares a éstos:

"Artículo 116.3. El gestor del aparcamiento, sus empleados y en su caso contratistas entregarán inmediatamente a los servicios técnicos y agentes de la autoridad municipales toda la información documentación, fotografías, planos, estudios, contratos y cualquier otra documentación que les requieran en el marco de lo dispuesto en esta ordenanza. Si el gestor justificara la necesidad de elaborar la información la Administración le concederá el plazo oportuno a estos efectos.

Asimismo el gestor prestará cuanta colaboración les sea requerida motivadamente de forma escrita, o verbalmente en caso de urgencia , por las autoridades y los servicios técnicos competentes".

11º) En relación con el artículo 117 el escrito alega que la Ordenanza debería contener la facultad de retirada de vehículos recogida en el artículo 6 de la Ley 40/2202 reguladora de contrato de aparcamiento en relación con el artículo 71 del TRLT.

Se desestima porque la alegación se refiere a normativa estatal de rango superior. Se hace constar que la referencia de artículo 6 de la Ley 40/2002 no se corresponde con el artículo 71 del vigente Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

12º) En relación con los apartados 1a), 1b) y 5 del artículo 118 el escrito defiende que los puntos de recarga eléctrica dependerán de la demanda y no de la reglamentación.

Se desestima por cuanto el artículo 118.1.a) solo se refiere a la dotación mínima exigida por normativa legal exigible desde su entrada en vigor, por lo que afecta a cualquier aparcamiento futuro.

Se desestima porque el apartado 118.1.c) somete a autorización la instalación de puntos de recarga tal y como recogen todos los contratos y pliegos de concesiones que exigen autorización de la Administración para realizar cualquier obra o instalación, no deben olvidar que gestionan bienes demaniales municipales adscrito a un servicio público. La autorización por tanto, en caso de que quisieran libre y voluntariamente asumir el régimen de la Ordenanza no innovaría respecto al régimen de autorización previa municipal para la ejecución de obras e instalaciones en el aparcamiento, pero le abriría la posibilidad de

instalar puntos de recarga que actualmente no contemplan sus pliegos, ampliando las posibilidades de su actividad, a través de nuevas vías de negocio. El gestor es libre de solicitar autorización de instalación de puntos de recarga en le ejercicio de sus facultades y responsabilidades como gestor del aparcamiento, dándose por descontado que en la adopción de dicha decisión llevará a cabo sus estudios de mercado, analizará la demanda solvente y decidirá en ejercicio de su riesgo y ventura.

Se desestima porque el artículo 118.5 solo prevé que los elementos comunes del sistema de recarga deberán ser escalables, previsión de sentido común que responde a la racionalidad que debe regir toda actividad económica y la gestión de bienes demaniales municipales. Esta escalabilidad aparece expresamente recogida en el reglamento técnico estatal vigente por lo que obliga a toda instalación de recarga eléctrica.

13º) En relación con el artículo 119.5 en el que señala que la categoría de abono 24 horas ya existe, y critica que no les permita contratar abonos de 24 horas sin reserva de plaza por resultar de interés a espectáculos y eventos.

Se desestima por cuanto, por su misma definición, un abono 24 horas exige que el gestor de aparcamiento ponga a disposición del abonado una plaza a la que éste pueda acceder en cualquier momento del día a lo largo de la vigencia del abono contratado.

Se recuerda que el régimen de la Ordenanza no se impone a los concesionarios actuales, sin perjuicio de la posibilidad que la Ordenanza les concede para asumir libre y voluntariamente su cumplimiento.

Buena parte de las concesiones sobre aparcamientos rotacionales municipales se rigen por el "Reglamento de régimen interior para los aparcamientos públicos de concesión municipal" cuyos artículos 29 y 30 regulan los abonos 24 horas con o sin reserva de plaza. En ambos casos el concesionario debe garantizar que el abonado dispondrá de una plaza libre para estacionar las 24 horas del día, con la diferencia de que en el abono con reserva la plaza debe ser concreta, convenientemente señalizada y tales plazas deben estar agrupadas en áreas concretas.

La reserva de una plaza otorga ventajas operativas al gestor del aparcamiento, reduce el tráfico interior de vehículos que buscan una plaza libre en la que aparcar y hace más cómodo y rápido el acceso por el abonado, motivos que explican la regulación de la Ordenanza.

Esta regulación de la Ordenanza no solo no impide sino que posibilita que el gestor del aparcamiento contrate abonos 24 horas para que los titulares de inmuebles o actividades económicas puedan dar cumplimiento a la dotación mínima de estacionamiento exigida por las NNUU del PGOUM y de la legislación urbanística autonómica.

14º) En relación con el artículo 119.8 critica que le parece excesivo el plazo de 15 minutos para abandonar el servicio.

Se desestima por entenderse que es el plazo máximo que debe admitirse. Dicho plazo responde a la realidad habitual de los aparcamientos hoy día, en los que los usuarios deben recorren varias plantas, esperar que otros vehículos

estacionen o se encuentren con colas de vehículos que esperan para poder abandonar el aparcamiento. El propio escrito reconoce en su alegación que pese a dar 10 minutos tienen que reconocer 15 minutos para evitar reclamaciones porque no les da tiempo a los usuarios abandonar el aparcamiento.

15º) En relación con el artículo 120.1.e), critica el escrito que se reconozca a las personas usuarias el derecho a presentar sugerencias.

Se desestima; por tratarse de un derecho que la legislación estatal básica reconoce a la ciudadanía y por considerarse un instrumento esencial e imprescindible, extendido en todos los servicios de las Administraciones Públicas, para conocer la opinión de los ciudadanos, su valoración de los servicios, identificar puntos críticos y opciones de mejora de cara a la mejora continua de la calidad de los servicios públicos.

Se recuerda que el régimen de la Ordenanza no obliga a las concesiones vigentes, y que solo se les aplicará si voluntaria y libremente deciden acogerse. En todo caso resulta sorprendente que se alegue pretender prestar un servicio de calidad y no se acepte prestar atención a las personas usuarias de su servicio, pretendiendo negarles un derecho básico legalmente reconocido.

16º) En relación con el artículo 120.2 alega que el usuario no debe estar obligado a recoger el justificante de pago, debiendo ser una opción disponible en el cajero automático.

Se estima parcialmente, manteniendo la redacción del artículo 120.2.b) porque la emisión del justificante de acceso al aparcamiento está regulado en el propio

artículo 3.1.b) de la Ley 40/2002 y porque los empresarios están obligados a expedir factura y copia de ésta por las entregas de bienes y prestaciones de servicios que realicen en desarrollo de su actividad y a conservar copia de la misma de conformidad con lo previsto en el artículo 29.2.e) de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria, en el artículo 164, apartado Uno, número 3º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido y en el artículo 2.1 del Reglamento por el que se regulan las obligaciones de facturación aprobado por el artículo primero del Real Decreto 1619/2012, de 30 de noviembre.

La entrega al usuario del servicio de la factura simplificada constituye no solo una obligación tributaria legal y reglamentaria establecida, sino un instrumento al servicio de los usuarios para el ejercicio de sus derechos conforme a la legislación de protección de los consumidores y usuarios.

No obstante lo anterior, atendiendo a la consideración medioambiental relativa al carácter innecesario de que el resguardo del servicio o factura simplificada se emita obligatoriamente en papel, se introduce un nuevo apartado m) en el artículo 121.2 con una redacción similar a la siguiente:

"**Artículo 121.2.m)** Expedir y entregar al usuario factura simplificada del servicio o servicios prestados en papel, que podrá sustituirse por un documento electrónico de factura en aquellos servicios y abonos que se contraten electrónica o telemáticamente, incluyendo aplicaciones de dispositivos móviles, por usuarios fiscalmente identificados en los requisitos que establezca la normativa tributaria".

17º) En relación con el artículo 121.2.b) relativo a la obligación de destinar los recursos humanos y los medios personales necesarios para prestar el servicio conforme a las cartas de servicios y calidad municipal, plantea el escrito que no es oportuno hablar de cartas de servicios.

Se estima parcialmente; se desestima la referencia a las cartas de servicios porque la legislación impone a la Administración la obligación de prestar los servicios públicos en condiciones de calidad, tanto cuando gestiona directa como indirectamente. En la legislación de contratación administrativa esa obligación se traduce, respecto de los aparcamientos rotacionales y la parte rotacional de los mixtos en gestión indirecta, en la obligación del gestor del servicio en poner a disposición de la prestación del servicio cuantos medios personales y materiales resulten necesarios.

Por otro lado la Administración está sujeta a un proceso de continua mejora de la calidad de sus servicios, que se lleva a cabo entre otros instrumentos mediante las cartas de servicios.

Por último se da respuesta a la alegación formulada evitando la referencia imprecisa a los "estándares de calidad municipales" en el artículo 121.2.e) dándole la siguiente redacción:

"**Artículo 121.2.e).** Salvo los aparcamientos disuasorios, disponer las 24 horas del día de, al menos, una persona física encargada de la vigilancia o la atención a quienes lo utilicen y la evacuación del aparcamiento en caso de emergencia. En fechas de alta ocupación, como los periodos navideños y eventos que supongan alta afluencia de vehículos, deberán contar con los medios humanos que resulten necesarios para atender las necesidades del servicio".

18º) En relación con el artículo 121.2.e) el escrito alega que la exigencia de disponer 24 horas al día de una persona puede exigirse en aparcamientos de

Madrid Central pero no en otros. Señala que gestionan muchos aparcamientos telemáticamente como forma de modernizar el servicio y reducir sustancialmente sus costes de personal.

Se desestima porque se considera consustancial a la prestación de un servicio de uso público municipal que durante 24 horas al día las personas usuarias puedan recibir atención humana directa, especialmente en aquellos casos en que más lo puedan necesitar como las personas con discapacidad y mayores. Se recuerda a tal efecto que podría producirse una situación de emergencia en la que la persona al cargo podría ayudar en la evacuación.

En todo caso, se recuerda que las concesiones preexistentes se rigen por sus contratos, pliegos y normas reguladoras aplicables y que solo asumirán libre y voluntariamente el régimen de la Ordenanza si así lo decidieran. Asimismo se recuerda que este régimen no difiere del aplicable a sus concesiones por cuanto los Pliegos y normas reguladoras ya contemplan la obligación de atención 24 horas al día. Basta para ello recordar que el artículo 21 del "Reglamento de régimen interior para los aparcamientos públicos de concesión municipal", aplicable a buena parte de estas concesiones, establece que cada aparcamiento contará al menos con un recinto destinado a caja atendido por personal del aparcamiento durante las 24 horas del día y durante los todos los días del año.

Se hace constar que se ha dado nueva redacción al citado artículo en términos similares a los contenidos en la respuesta a la alegación respondida en el punto 17º) por los motivos en ella expuestos.

19º) En relación con el artículo 121.1.h):

Se estima completando a tal efecto la redacción en términos similares a los siguientes:

"**Artículo 121.1.h)** Informar, por cualquier medio que posibilite su conocimiento antes de contratar y de manera fácilmente perceptible, sobre los precios, horarios y las normas de uso y funcionamiento del aparcamiento".

20º) En relación con el artículo 121.1.i) entiende que reitera contenidos previos:

Se desestima al considerarse oportuno mantener su contenido.

21º) En relación con el artículo 121.1.j) entiende que no puede extenderse a todos los aparcamientos la obligación de informar en tiempo real de la ocupación y la facturación.

Se desestima la alegación relativa a la información sobre ocupación en tiempo real, dado que se trata de una necesidad tanto para que los posibles usuarios puedan conocer si un aparcamiento tiene plazas disponibles para poder acudir a él, como para la ciudad, porque sirve tanto a la política de movilidad sostenible urbana como al interés general de protección de la salud al reducir el tráfico de agitación que circula buscando una plaza de aparcamiento. Esta información beneficia enormemente a los gestores de los aparcamientos en la medida en que les facilita atender a la demanda.

Se recuerda que este precepto se limita a recoger un deber de información y colaboración que ya tienen los concesionarios preexistentes. Sirva de ejemplo el artículo 16 del "Reglamento de régimen interior para los aparcamientos públicos de concesión municipal", aplicable a buena parte de estas concesiones, que establece la obligación de informar del número de vehículos que entran y salen cada día y de la duración de las estancias. La Ordenanza solo adapta a las nuevas tecnologías esta obligación respondiendo a la demanda de los usuarios.

Se estima parcialmente la obligación relativa a la facturación porque no es necesario que se produzca en tiempo real. A tal efecto se modifica la redacción del artículo 121.1.j) que quedaría redactado en términos similares a los siguientes:

"**Artículo 121.1.j)** Informar telemáticamente y en tiempo real al Ayuntamiento de Madrid sobre el grado exacto de ocupación de las plazas de uso rotacional e informar de la facturación de los ingresos diarios derivados de tal actividad que se remitirán mensualmente a la Administración municipal."

22º) En relación con el artículo 121.1.k) sobre la información de datos a la Administración y en el plantea la necesidad de reequilibrio:

Se desestima dando por reproducidos los motivos expuestos en las respuestas de los apartados 7º y 21º).

Se desestima asimismo el argumento de que procede el reequilibrio por parte de la Administración por cuanto el Proyecto de Ordenanza de Movilidad

Sostenible, tal y como recogen los apartados 3 y 6 del artículo 110 del mismo, no altera el régimen jurídico de los concesiones sobre aparcamientos municipales, que se seguirán rigiendo por su contrato, sus pliegos reguladores y el resto de normativa aplicable. La Administración satisface plenamente el principio de seguridad jurídica dando cumplimiento a los contratos en que es parte de concesión.

La Administración municipal no obliga a adherirse al régimen previsto en la Ordenanza, sino que es una decisión libre y voluntaria de los titulares de las concesiones que, en su caso, adoptarán tras realizar sus estudios económicos y comprobar que con esa decisión no se altera el equilibrio económico de la concesión. Los concesionarios son empresas que buscan su rentabilidad económica, cuentan con expertos financieros y profesionales de dilatada experiencia para analizar todas estas cuestiones y adoptan sus decisiones si dicha adhesión les beneficia económicamente.

Asimismo se recuerda que el régimen contenido en la Ordenanza concreta la práctica actual de información de muchos de los aparcamientos rotacionales conscientes de que informar sobre su ocupación favorece su demanda y la comercialización de sus servicios.

23º) En relación con el artículo 122.2:

Se estima aclarando su contenido, quedando el contenido del precepto redactado en términos parecidos a los siguientes:

> **"Artículo 122.2** El sitio web municipal informará a la ciudadanía de las tarifas rotacionales de todos los aparcamientos municipales".

24º) En relación con el artículo 122.4:

Se desestima porque el precepto no impone una determinada forma de pago sino que cita las más habituales y extendidas a día de hoy, otras novedades que están empezando a implantarse como el pago mediante aplicación de dispositivo móvil u otras que en el futuro pudieran existir pero deja libertad a los gestores de los aparcamientos para implantar nuevas formas de pago. No obstante se modifica la redacción del precepto para aclarar el precepto:

> "**Artículo 122.4** El gestor del aparcamiento facilitará a las personas usuarias el abono del precio del servicio en metálico, con tarjeta bancaria, mediante aplicación móvil o a través de otras modalidades de acuerdo con los avances de la tecnología, y expondrá de modo claramente visible en las instalaciones, junto a cajeros o taquillas o en otras ubicaciones, el cartel de las tarifas sellado por el Ayuntamiento de Madrid y la normativa reguladora del servicio".

Se reitera que este régimen no afecta a sus concesiones salvo que libre y voluntariamente deseen asumir su cumplimiento y que los Pliegos y reglamentos de servicio concretan hasta los billetes que deben aceptar y el cambio de que deben disponer, por lo que el régimen de la Ordenanza flexibiliza en este punto la normativa que a día de hoy regula sus concesiones.

25º) En relación con el artículo 122.5:

Se desestima por las características intrínsecas al servicio rotacional disuasorio que exige, entre otras cosas, el control del uso efectivo del transporte público colectivo regular de uso general.

26º) En relación con el artículo 124.2:

Se desestima porque la Administración no impone el cumplimiento del régimen precisito en la Ordenanza, que solo se aplicará si así lo decide libre y expresamente el titular de una concesión. Si tras realizar sus estudios económicos y comprobar que con esa decisión no se altera el equilibrio económico de la concesión un concesionario decidiera asumir el cumplimiento de la Ordenanza.

La Administración no al concesionario a realizar los servicios en ella contenidos; puede prestar el servicio de estacionamiento de bicicletas por ejemplo, o el de recarga eléctrica, pero si decide llevar a cabo estos servicios y se acoge a la ordenanza a tal efecto por no estar considerados en su correspondiente contrato de concesión debe realizarlos en los términos en ella regulados y a tal efecto solicitar la autorización a la Administración para que ésta compruebe que va a prestar de forma segura para los usuarios los correspondientes servicios en los términos de la Ordenanza.

Se considera que la autorización está justificada al tratarse de actividades y servicios no amparados en sus títulos concesionales sino que se trata de actividades nuevas que se realizarían en el régimen de la Ordenanza. Se recuerda en este punto las facultades de policía administrativa y que los pliegos vigentes someten a autorización previa municipal cualquier obra o instalación

que no formara parte de la infraestructura en su configuración inicialmente recepcionada. Por último se recuerda nuevamente que el concesionario gestiona un bien demanial.

27º) En relación con el artículo 125:

Se desestima por los motivos expuestos en la respuesta al punto 26º) y se recuerda que pueden requerirse licencias o autorizaciones urbanísticas y de otras naturalezas y que la Administración municipal en el ejercicio de sus competencias debe respetar las competencias propias del Estado y la Comunidad de Madrid.

28º) En relación con el artículo 126.1:

Se desestima porque las tarifas municipales tienen carácter máximo, por lo que a día de hoy cada aparcamiento fija sus propias tarifas para captar la mayor demanda posible conforme a sus criterios de libertad empresarial.

Además la Ordenanza no se aplica a los aparcamientos existentes que mantienen inalterado el régimen de sus tarifas. Por otro lado jamás podría entenderse como discriminatoria porque si así lo desearan los concesionarios podrían decidir libre y voluntariamente acogerse a la regulación de la Ordenanza.

No obstante y en el marco del carácter máximo de las tarifas municipales se modifica el artículo 126.1 para establecer como una posibilidad la introducción de criterios de sostenibilidad quedando el precepto redactado en términos similares a éstos:

"Artículo 126.1 En la fijación de las tarifas podrán introducirse criterios de sostenibilidad medioambiental en función de la tecnología de emisiones de los vehículos y su distintivo ambiental, su grado de ocupación u otros factores para minimizar el impacto ambiental del servicio".

29º) En relación con el artículo 128 y su relación con los artículos 125 y 123:

Se desestima, al regular aspectos tanto comunes como específicos de los aparcamientos de gestión directa sobre los que el Ayuntamiento dispone del control directo e inmediato.

30º) En relación con el artículo 128.2:

Se desestima, al regular aspectos específicos de los aparcamientos de gestión directa sobre los que el Ayuntamiento dispone del control directo e inmediato.

31º) En relación con el artículo 131.6:

Se desestima, por las características intrínsecas al servicio rotacional disuasorio que exige, entre otras cosas, el control del uso efectivo del transporte público colectivo regular de uso general.

Por último se recuerda que la Ordenanza no impide que se utilicen formas de telegestión, que en todo caso siempre pueden emplearse debiendo dar cumplimiento al resto de obligaciones de la misma. Por último se recuerda que la Ordenanza no establece un régimen muy distinto de sus Pliegos y en el artículo 21 del "Reglamento de régimen interior para los aparcamientos públicos de concesión municipal" aplicable a buena parte de las concesiones sobre aparcamientos rotacionales. Por tanto no existe discriminación alguna.

32º) En relación con el artículo 138.1.a):

Se desestima por los motivos expuestos en la respuesta al apartado 13º).

33º) En relación con el artículo 138.1.b):

Se desestima por considerarse una garantía para ambas partes, que protege tanto al consumidor como al gestor del servicio público. A efectos de incumplimiento el contrato puede establecer penalidades equilibradas para ambas partes, que la parte que incumpla deberá satisfacer a la que cumpla. Este contenido se ha introducido en ejercicio de las competencias en materia de protección a los consumidores en la prestación de servicios públicos municipales.

34º) En relación con el artículo 138.2.a):

Se desestima por cuanto el precepto solo se aplicaría a aquellas concesiones que libre y voluntariamente decidan acogerse al cumplimiento de la Ordenanza. En todo caso se recuerda que a día de hoy la inmensa mayoría de Pliegos regulan los tipos exactos de abonos que el concesionario puede contratar y establecen incluso porcentajes máximos para cada tipo de abono que el concesionario no puede superar. Sirvan de ejemplo los artículos 27 a 29 del "Reglamento de régimen interior para los aparcamientos públicos de concesión municipal" aplicable a buena parte de las concesiones sobre aparcamientos rotacionales.

Se recuerda que si los abonos a los que se refiere en su escrito (abonos bancarios, abonos para el gimnasios...) no se acomodan expresamente a los autorizados en sus Pliegos y Reglamento de Régimen Interior estaría infringiendo su contrato de concesión.

Aquellos concesionarios que libre y voluntariamente se acojan al régimen previsto en la Ordenanza podrán contratar, además de los abonos que recogen sus respectivos Pliegos, los abonos para residentes y los abonos de movilidad sostenible en los términos del artículo 138.2.b).

Por tanto la Ordenanza amplía y flexibiliza sus posibilidades de comercialización de abonos.

35º) En relación con el artículo 139.2. punto 3:

Se estima parcialmente y a tal efecto se modifica el artículo:

"Artículo 139.2 * la designación de un gestor de carga municipal o externo que cumpla los requisitos legal y reglamentariamente exigidos".

NUM. 80

CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES DE MADRID

En fecha 9 de julio de 2018 tiene entrada en el Registro del Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM) escrito con entrada posterior con código 2018/795472 en el Registro del Área de Gobierno de Portavoz, Coordinación Junta de Gobierno y Relaciones con el Pleno, por el que el citado Consorcio autonómico dependiente de la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid formula alegaciones al proyecto inicial de Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública de 30 días naturales contados desde el siguiente día al de publicación oficial en el BOAM de 8 de junio de 2018: de 9 de junio al 9 de julio de 2018.

El CRTM, como Organismo responsable del transporte público regional alega la necesidad de que la Ordenanza de Movilidad recoja una serie de obligaciones dirigidas a minimizar o racionalizar los efectos que sobre la movilidad urbana de Madrid tienen los grandes eventos de distinta índole (deportivos, culturales, etc) que se suceden a lo largo del año y que se caracterizan por la afluencia masiva de participantes. A tal efecto el CRTM presenta las siguientes alegaciones:

1ª) Solicita la exigencia de redacción de un Plan de Movilidad como requisito previo a la celebración de los eventos de afluencia masiva de participantes que contemple medidas para los distintos usuarios implicados: organizadores, promotores y proveedores por un lado, usuarios y visitantes de otro, y por último las Administraciones Públicas.

Se estima, por considerar la alegación acorde con el espíritu de promoción del transporte público colectivo regular de viajeros y de las formas de movilidad más sostenibles que inspiran como uno de los ejes esenciales del Proyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible.

2ª) Solicita que se recoja la obligación de los organizadores y promotores de informar a los participantes y visitantes sobre los medios de transporte para acceder a la sede del evento, los alejamientos, los medios alternativos de transporte (aeropuertos, estaciones de tren, metro y autobuses), así como los itinerarios peatonales y ciclistas.

Se estima: por los mismos motivos expuestos en la respuesta a la contestación a la primera alegación.

3ª) Solicita que los organizadores o promotores ofrezcan a los asistentes a los eventos facilidades de preventa de los títulos de transporte público junto o en combinación con las tarifas de los eventos para evitar perjuicios a los asistentes y al resto de usuarios del sistema de transporte público regular de viajeros.

Se estima la obligación de ofrecimiento, manteniendo los participantes y visitantes la libertad de la adquisición de los títulos de transporte público regular de viajeros o de optar por otros medios y formas de transporte.

4ª) Solicita que las medidas que afecten al sistema de transporte público colectivo regular que se adopten en el marco del Plan de movilidad que apruebe la Administración municipal se coordinen entre el Ayuntamiento de Madrid y el CRTM.

Se estima: por tratarse de la concreción de la obligación legal de colaboración y coordinación de las Administraciones Públicas autonómica y municipal en el ejercicio de sus respectivas competencias, recogida en el artículo 103.1 de la Constitución Española y en diversos Textos legales, como el artículo 3.1.k) de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público y los artículos 2.1 y 19.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad de Régimen Especial de la Ciudad de Madrid.

A resultas de la estimación de sus alegaciones se introduce una nueva Disposición adicional que se numera como tercera, pasando la actual Disposición adicional tercera relativa al cumplimiento de las obligaciones de transparencia y formatos de la información a ser la cuarta. Dicha Disposición adicional tercera tendría una redacción similar a la siguiente:

"**Disposición adicional tercera. Planes de Movilidad de fechas, acontecimientos y eventos de afluencia masiva de personas.**

1. La autorización de la celebración de eventos culturales, deportivos, comerciales, sociales y de distinta naturaleza que supongan la afluencia masiva de participantes y visitantes exigirá la previa aprobación de un Plan de Movilidad del evento a propuesta de sus organizadores, con la antelación suficiente para adoptar las medidas de movilidad, seguridad vial y coordinación del transporte público que resulten oportunas.

2. Los Planes de Movilidad contendrán al menos los siguientes elementos:

1º) La descripción detallada del evento: calendario, fechas y horarios; localización detallada y superficie acompañada de los planos generales y de detalle; naturaleza del evento; número cerrado o estimado de participantes o asistentes; organización del evento; vías y puntos de acceso y evacuación; itinerarios peatonales de acceso y evacuación en los que se garantice la accesibilidad universal e itinerarios de acceso y evacuación rodados; estudio de accesibilidad universal.

2º) Las necesidades de movilidad según la estimación del número de asistentes, el calendario y los horarios de los eventos.

3º) La oferta de transporte y medios de locomoción disponibles tanto en la sede del evento como en las posibles áreas de alojamiento y concentración de asistentes, con especial referencia al transporte público colectivo regular de tren, metro y autobuses y al servicio de autotaxis.

4º) Necesidades de oferta adicional y refuerzos de servicio de transporte público colectivo, evaluación y coste de los mismos, incluyendo el porcentaje de dicho coste a cubrir por la organización. Necesidad de oferta adicional del servicio de autotaxis y ubicación propuesta de paradas provisionales o bolsas de espera de estos vehículos, en su caso.

5º) Medios de transporte colectivo discrecional facilitados por la organización del evento y, en su caso, solicitud de reservas.

6º) Dotación de estacionamiento facilitado por la organización con sus tarifas y otras condiciones de uso.

7º) Análisis de la afección al estacionamiento en vía pública, a los aparcamientos de titularidad municipal y a los garajes de residentes del entorno de la celebración del evento.

8º) Medidas que garanticen la accesibilidad de los servicios de emergencia: Policía, servicios médicos y servicios de extinción de incendios y de las necesidades que en su caso detalle el Plan de Seguridad.

9º) Estudio de los itinerarios rodados y peatonales habilitados y de las medidas de gestión y control del tráfico.

10º) Afecciones previstas a servicios públicos estatales, autonómicos y municipales.

11º) Coordinación de las medidas del Plan de Movilidad dentro del programa organizativo del evento.

12º) Los demás requisitos y documentos que establezca con carácter particular y general para cada tipo de evento el órgano municipal materialmente competente.

3. Las medidas que afecten de forma directa al sistema de transporte público colectivo regular de uso general se coordinarán con el Consorcio Regional de Transportes de Madrid.

4. Los organizadores y promotores informarán a los participantes y visitantes sobre los medios de transporte y los itinerarios recomendados para acceder a la sede del evento y el regreso a su lugar de alojamiento, debiendo facilitar a aquellos que lo deseen la adquisición previa de títulos de transporte público junto o en combinación con el título de acceso a los eventos.

5. Los Planes de Movilidad de los eventos que pudieran conllevar riesgos para la seguridad de las personas y de las cosas deberán coordinarse y someterse a la previa aprobación de la Policía Municipal y, en su caso, de las Fuerzas y Cuerpos de la Seguridad del Estado".

En Madrid a 24 de julio de 2018

EL ASESOR TÉCNICO

Fdo.: David Agrait García

El SUBDIRECTOR GENERAL DE RÉGIMEN JURÍDICO

Y AUTORIZACIONES,

Fdo.- Álvaro de la Vega Marcos

EL DIRECTOR GENERAL DE GESTIÓN

Y VIGILANCIA DE LA CIRCULACIÓN

Fdo.: Francisco José López Carmona