



MEMORIA DEL IMPACTO NORMATIVO DEL PROYECTO DE ORDENANZA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE LA CIUDAD DE MADRID:

I. OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA:

1.- FINES Y OBJETIVOS PERSEGUIDOS:

1.1 Fines:

La propuesta de una nueva Ordenanza de movilidad sostenible pretende dar satisfacción a los fines de la movilidad sostenible cuyo impulso ordena a las Administraciones Públicas el artículo 100 de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (LES):

1. Contribuir a la mejora del medio ambiente urbano y la salud y seguridad de los ciudadanos y a la eficiencia de la economía gracias a un uso más racional de los recursos naturales.

2. Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico, y de movilidad de modo que se minimicen los desplazamientos habituales y facilitar la accesibilidad eficaz, eficiente y segura a los servicios básicos con el mínimo impacto ambiental.

3. Promover la disminución del consumo de energía y la mejora de la eficiencia energética, para lo que se tendrán en cuenta políticas de gestión de la demanda.

4. Fomentar los medios de transporte de menor coste social, económico, ambiental y energético, tanto para personas como para mercancías, así como el uso de los transportes público y colectivo y otros modos no motorizados.

5. Fomentar la modalidad e intermodalidad de los diferentes medios de transporte, considerando el conjunto de redes y modos de transporte que faciliten el desarrollo de modos alternativos al vehículo privado.

1.2 Objetivos:

Para hacer realidad estos fines la propuesta de Ordenanza de Movilidad pretende satisfacer, entre otros, los siguientes objetivos:

1º) Incrementar la seguridad vial de una movilidad urbana cada día más compleja, especialmente de las personas en su condición de peatones y del uso por éstos del espacio público de estancia y tránsito como las aceras, poniendo en valor especialmente la dimensión preventiva de la seguridad vial, la necesidad de una



convivencia ordenada y respetuosa entre los distintos modos de transporte en la que se priorice siempre a la parte más débil o menos protegida. En este sentido y frente al tradicional enfoque que atiende casi exclusivamente a cuanto sucede en la calzada, la Propuesta de Ordenanza apuesta por dotar de mayor relevancia a la seguridad vial en las aceras. Asimismo, las sanciones se conciben como un instrumento más de la seguridad vial, y se hace hincapié en su dimensión preventiva a través de la mejora de la información sobre los instrumentos sancionadores.

2º) Armonizar la ordenación de los distintos usos de las vías y espacios públicos urbanos, el de circulación y estacionamiento, la protección de los ciudadanos y el desarrollo de la actividad económica.

3º) Reforzar la dimensión medioambiental de la movilidad en el marco del compromiso municipal de protección de la salud de los ciudadanos a través de la mejora sustancial de la calidad del aire. Por ello, la Ordenanza desarrolla jurídicamente el Plan de Calidad del Aire y Cambio Climático¹ (PCAyCC)² aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de 21 de septiembre de 2017 (BOAM de 26 de septiembre³) y avanza normativamente instrumentos de movilidad inspirados en los principios que informan la revisión del Plan de Movilidad Urbana Sostenible y Espacio Público de la Ciudad de Madrid (PMUS) en la que se está trabajando.

4º) Priorizar el uso de los medios de transporte público colectivo regular de titularidad pública sobre los medios individuales y privados de transporte, por su mayor contribución a la sostenibilidad medioambiental de la movilidad urbana y la reducción del coste energético a través de instrumentos de protección física, funcional y jurídica del transporte público colectivo regular de titularidad pública.

5º) Fomentar y proteger modos de movilidad sostenible como la peatonal y ciclista, garantizando la convivencia respetuosa entre los distintos modos de transporte. Las medidas de calmado de tráfico como la reducción del límite máximo de velocidad incrementan la seguridad vial y favorecen la movilidad ciclista.

1

http://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/Sostenibilidad/CalidadAire/Ficheros/PlanAireyCC_092_017.pdf

2 <http://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/Medio-ambiente/Publicaciones/Plan-de-Calidad-de-aire-de-la-ciudad-de-Madrid-y-Cambio-Climatico-PLAN-A-?vgnextfmt=default&vgnextoid=2b809df12834b510VgnVCM1000001d4a900aRCRD&vgnextchannel=f6ff79ed268fe410VgnVCM1000000b205a0aRCRD>

3

http://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/Sostenibilidad/CalidadAire/PlanA/Ficheros/BOAM7999_2039.pdf



6º) Regular la normativa básica del servicio prestado a través de los aparcamientos municipales, hasta ahora regulado tan solo de modo fragmentado en los pliegos de concesiones y en las condiciones de organización y servicio de los aparcamientos en gestión directa municipal.

7º) Racionalizar el uso competitivo del espacio público para el estacionamiento de vehículos, mediante la regulación de un nuevo sistema de estacionamiento regulado distinto del SER, las Zonas de Aparcamiento Vecinal (ZAV) que permitirían, si así lo solicitan los vecinos en un procedimiento participativo y lo acuerda posteriormente el Pleno de la Corporación, compatibilizar el estacionamiento de los residentes con la necesaria rotación pública en aquellos barrios que sufren una gran presión de estacionamiento por situarse en espacios limítrofes al SER o junto a infraestructuras que atraen un gran número de vehículos como intercambiadores de transporte, estaciones de RENFE Cercanías, Metro y autobuses, aparcamientos disuasorios, grandes infraestructuras culturales y deportivas, grandes empresas y superficies comerciales.

8º) Ofrecer una regulación sistemática de las reservas de espacio público para el estacionamiento, de su clasificación dotacional o no, sus fines, requisitos, condiciones técnicas y de uso.

9º) Promover el uso de vehículos con un menor consumo energético y que empleen formas de energía menos contaminantes (vehículos eléctricos y de bajas emisiones), a través de la autorización de su acceso a las Zonas de Bajas Emisiones y la autorización de su circulación en situaciones de alta contaminación ambiental por dióxido de nitrógeno. Las Ordenanzas fiscales vigentes favorecen el uso de los vehículos eléctricos mediante la exención en el pago de la tasa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER).

10º) Fomentar el uso de la bicicleta a través de la regulación del sistema público de bicicleta municipal: BICIMAD.

11º) Favorecer la implantación de infraestructuras de acceso público destinadas a la recarga eléctrica de vehículos: a tal efecto se regula la instalación de puntos de recarga en los aparcamientos municipales de rotación. Para favorecer el desarrollo de la movilidad eléctrica se regula también el procedimiento para que los cesionarios de los aparcamientos de residentes puedan obtener las autorizaciones necesarias para instalar puntos de recarga en las plazas cuyo uso disfrutan mediante cesión temporal. .

12º) Regular la circulación y estacionamiento de los vehículos automóviles, motocicletas, bicicletas y vehículos de movilidad urbana destinados al arrendamiento de corta duración, con o sin base fija, para facilitar que los ciudadanos no necesiten



disponer de vehículo privado, al poder compatibilizar el disfrute del transporte público colectivo con el servicio de autotaxis y el arrendamiento de estos vehículos.

13º) Regular la distribución urbana de mercancías, empleando las nuevas tecnologías para facilitar el uso eficiente del espacio público destinado a las reservas de carga y descarga.

14º) Regular la circulación y estacionamiento de los nuevos vehículos de movilidad urbana que cada vez tienen un mayor protagonismo en la ciudad.

15º) Superar la dispersión normativa para evitar que la movilidad esté regulada en varias Ordenanzas distintas, sistematizando toda la regulación en esta única Ordenanza.

16º) Modernizar la normativa municipal y adaptarla a las actualizaciones recientes de la normativa estatal y autonómica, eliminando la reiteración de aquellos contenidos ya regulados en la normativa estatal básica y haciendo una estructura más fácilmente comprensible por los ciudadanos.

17º) Simplificar y agilizar los procedimientos manteniendo su plenitud garantista y reducir las cargas administrativas para los ciudadanos y la propia Administración municipal.

La implementación normativa de estos objetivos justifica la necesidad y oportunidad de la elaboración, y en su caso aprobación, de una nueva Ordenanza de movilidad sostenible en nuestra ciudad.

2.- ADECUACIÓN A LOS PRINCIPIOS DE BUENA REGULACIÓN PREVISTOS EN EL ARTÍCULO 129 DE LA LPAC:

El Proyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible da cumplimiento a los principios de buena regulación por cuanto:

2.1 Principio de necesidad:

La iniciativa normativa reglamentaria propuesta es necesaria porque responde a la necesidad de dar satisfacción a las siguientes razones de interés general:

a) Proteger el derecho a la vida y el derecho a la salud de los ciudadanos 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. Y hacerlo de forma



compatible con su derecho a la libre circulación, y al desarrollo de actividades personales, familiares, económicas, profesionales, culturales y de ocio.

b) Incrementar la seguridad física de las personas a través de la seguridad vial y la seguridad ciudadana.

c) Otorgar un régimen de especial protección en términos de seguridad vial a los menores de edad, las personas de edad avanzada, las personas dependientes y las personas con movilidad reducida. Respecto a estas últimas, aumentar las garantías para hacer eficaz la plenitud de sus derechos, su movilidad y accesibilidad.

d) Proteger la calidad del aire y la sostenibilidad medioambiental del ámbito urbano, y con ello la salud de los ciudadanos en cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal sobre calidad del aire.

e) Establecer un régimen normativo que posibilite la convivencia respetuosa entre los distintos modos de movilidad urbana, en el que todos los usuarios sean copartícipes de la protección de la seguridad vial del resto de usuarios de las vías y espacios públicos y de la suya propia.

f) Regular los distintos usos de las vías y espacios públicos, el tránsito peatonal así como la circulación y estacionamiento de vehículos, incluyendo la de aquellos vehículos destinados al transporte de personas y al transporte y la distribución de mercancías.

g) Reforzar la sostenibilidad medioambiental de la movilidad urbana a través de la regulación del transporte público colectivo urbano regular de uso general y la regulación de la movilidad de las formas más sostenibles de movilidad: la peatonal, la ciclista y los vehículos "cero emisiones".

h) Regular el transporte público colectivo regular de carácter general, así como los servicios públicos municipales como los aparcamientos municipales, el servicio de bicicleta municipal (BICIMAD) y la creación de una red de estacionamientos para bicicletas privadas.

i) Regular las nuevas realidades de la movilidad urbana como el arrendamiento de vehículos de corta duración facilitado por el desarrollo de las nuevas tecnologías y la proliferación de vehículos de movilidad urbana.

2.2 Principio de eficacia:



El texto propuesto en el Proyecto de Ordenanza satisface el principio de eficacia por cuanto es el instrumento más adecuado para conseguir la satisfacción de las razones de interés general que fundamentan la necesidad de la aprobación de la norma.

En este sentido pueden distinguirse tres grandes tipos de contenidos en la Ordenanza: los de circulación de vehículos, tráfico y seguridad vial en el entorno urbano; la regulación convivencial del uso cada vez más concurrido, saturado y disputado del espacio público para el transporte de personas y mercancías y el desarrollo de todo tipo de actividades personales, familiares, sociales, culturales, económicas y profesionales; y por último los de regulación de servicios públicos.

El primer gran bloque estaría constituido por las normas de circulación de vehículos, tráfico y seguridad vial, que básicamente abarcaría los títulos primero a tercero del Libro I, los títulos primero a tercero del Libro II, parcialmente el título primero así como los títulos segundo y tercero del Libro III y parcialmente el Libro IV. Estas materias deben contenerse en la Ordenanza de Movilidad en aplicación del artículo 7 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 (en adelante TRLT). Además de esta habilitación normativa, la legislación estatal concebida esencialmente para regular las travesías interurbanas, carreteras, autopistas y autovías, se remite a la normativa municipal para la reglamentación de determinados aspectos de la movilidad urbana.

El segundo gran bloque regula el uso convivencial del espacio público a través del capítulo primero del título primero, el título tercero y cuarto del Libro I, el título segundo del Libro II, el Libro III y parcialmente el Libro IV. Estos títulos se regulan en ejercicio de las competencias municipales de ordenación del uso de las vías y los espacios públicos. En este caso la exigencia de su regulación a través de esta Ordenanza es consecuencia del reconocimiento de derechos y el establecimiento de obligaciones para la ciudadanía y de la estrecha interacción del uso de las vías y espacios públicos con la movilidad, sin perjuicio de que su finalidad sea el transporte de personas, la distribución de mercancías u otras actividades y servicios como mudanzas, rodajes, eventos deportivos, entre otros.

El tercer gran bloque regula servicios públicos municipales como los prestados en los aparcamientos municipales (título cuarto del Libro I) y el servicio público de bicicleta municipal (capítulo primero del título primero del Libro III) y parcialmente el Libro IV. Se trata de la reglamentación básica de dos servicios municipales que, sin perjuicio de un desarrollo más concreto en condiciones específicas de organización y funcionamiento de cada aparcamiento o del servicio BICIMAD, deben estar recogidas en una disposición de carácter general aprobada por el Pleno municipal con la participación y el control de la ciudadanía.



2.3 Principio de proporcionalidad:

El principio de proporcionalidad se ve satisfecho por los siguientes motivos:

a) En primer lugar porque el Proyecto de Ordenanza no pretende regular de forma agotadora las materias sustantivamente abordadas, sino que establece el régimen jurídico de derechos y obligaciones de los ciudadanos en el marco de las distintas normativas sectoriales estatales y autonómicas, dejando la determinación de las cuestiones más adjetivas o formales a la concreción mediante el correspondiente acto administrativo, reservando las cuestiones más relevantes para su adopción mediante acuerdo de la Junta de Gobierno, dejando el resto de actuaciones a los órganos competentes por razón de la materia en cada caso.

b) En segundo lugar, en las decisiones normativas más relevantes de la Ordenanza cuando se producían situaciones de clara colisión de derechos e intereses concurrentes se ha optado por respetar la prioridad de los derechos dignos de mayor protección jurídica por la superioridad del bien o valor jurídico que posibilitan, pero respetando siempre el principio de proporcionalidad de forma que un derecho no anulara otro sino que la preferencia del derecho o valor jurídico superior fuera compatible con el resto de derechos e intereses en juego dignos de protección.

Es decir, el Proyecto de Ordenanza recoge la regulación que es estrictamente necesaria para cumplir las razones de interés general que la motivan, y lo hace imponiendo el menor número posible de cargas a los ciudadanos y cuando no resulta posible evitar la imposición de ciertas cargas lo hace de la forma más proporcional posible optando por las medidas menos restrictivas posibles de los derechos de los ciudadanos.

Sirva como ejemplo la regulación de la convivencia en las vías y espacios públicos recogida en el artículo 5 del Proyecto en el que junto a la obligación general de respetar la convivencia y la seguridad vial del resto de usuarios, se otorga prioridad *"al peatón o en su defecto a quien emplee el vehículo que ofrezca menos protección a los ocupantes"*.

Asimismo, cuando la realidad de los hechos impone la necesidad de adoptar medidas que reduzcan las elevadas concentraciones de dióxido de nitrógeno, partículas y otros contaminantes en el aire para proteger la salud de las personas y cumplir la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, las medidas relevantes para la vida de las personas que se adoptan, como las prohibiciones de estacionamiento y circulación de los vehículos sin distintivo ambiental, se hacen respetando el principio de proporcionalidad estableciendo plazos temporales en las disposiciones transitorias primera (para la circulación y estacionamiento de vehículos en general), segunda (para



los vehículos turismos empleados en el transporte público de viajeros) y tercera (reglas de acceso a la Zona de Bajas Emisiones denominada “Madrid Central”) para su conocimiento y adaptación progresiva por la ciudadanía.

c) Por último, el Proyecto no se ha redactado como un bloque pétreo y monolítico, sino que establece un marco normativo claro en los elementos esenciales, pero que permite una cierta flexibilidad en su aplicación con objeto de que la norma pueda responder a una realidad cada día más compleja, interrelacionada y cambiante.

Ejemplo de ello es la regulación de los criterios de acceso y funcionamiento a las Zonas de Bajas Emisiones, cuyo régimen jurídico básico y condiciones de creación se contemplan en la Ordenanza. El artículo 23 crea la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central, delimita su ámbito geográfico y establece su régimen jurídico específico concretando la regulación de los derechos de acceso y circulación por la misma.

2.4 Principio de seguridad jurídica:

Tal y como recoge el título preliminar del Proyecto de la Ordenanza, el texto satisface el principio de seguridad jurídica porque su redacción da cumplimiento a la normativa comunitaria, estatal y autonómica en cada uno de los distintos ámbitos normativos sectoriales.

El Proyecto define su ámbito objetivo en el artículo 1, concretando su ámbito de aplicación subjetivo o personal y su ámbito territorial en el artículo 2.

El principio de seguridad jurídica se satisface también por el propio contenido del Proyecto, que recoge un marco normativo:

a) con vocación de estabilidad: se regula el presente mirando hacia el futuro con intención de que la norma pueda satisfacer las necesidades sociales de los años por venir, sin perjuicio de su necesaria adaptación a las nuevas realidades que así lo exijan y a los cambios que se requiera. En este sentido debe señalarse que la actual regulación tiene hasta el momento una vigencia superior a los 12 años: el 26 de septiembre de 2018 hará 13 años;

b) predecible: la normativa es predecible porque responde a los principios, al espíritu y a la letra de las distintas legislaciones y normativas sectoriales comunitarias, estatales, autonómicas y locales en materia de tráfico, régimen local, calidad del aire, seguridad ciudadana, igualdad de las personas y protección de las personas con discapacidad, sostenibilidad, transportes terrestres urbanos y patrimonio de las Administraciones Públicas;



c) integrado, porque se integra y complementa a las distintas normativas sectoriales comunitarias, estatales, autonómicas y locales precitadas;

d) claro y cierto: el Proyecto de norma contiene el régimen de derechos y obligaciones de la ciudadanía, relegando las remisiones a concreción por los órganos administrativos competentes por razón de la materia de aquellos aspectos más adjetivos, procedimentales y en los que se requiere una cierta flexibilidad de gestión dentro del respeto al marco reglamentario de la Ordenanza;

e) que facilita su conocimiento y comprensión por las personas físicas y jurídicas afectadas: en este sentido se ha tratado de buscar un equilibrio entre la precisión del lenguaje técnico necesario para abordar la regulación de realidades tan complejas, con la pretendida facilidad de comprensión por toda la ciudadanía. Así, existe un esfuerzo por facilitar la comprensión por todas las personas en general de la regulación que les afecta sin perjuicio de la necesidad de emplear determinados conceptos que distinguen unas realidades de otras, mientras que la regulación dirigida a aquellos sectores que desarrollan actividades económicas la norma debe ser más precisa técnicamente.

Por otro lado, debe señalarse que la regulación del régimen básico del servicio de los aparcamientos municipales en el título cuarto del Libro I y del servicio de arrendamiento de bicicleta pública municipal BICIMAD en el capítulo 1 del título primero del Libro III constituyen la primera vez que se regulan ambos servicios a nivel reglamentario, otorgando con ello la debida seguridad jurídica a toda la ciudadanía y muy especialmente a las personas usuarias de estos servicios.

2.5 Principio de transparencia:

En la iniciativa de su misma concepción, en las ideas básicas que debían constituir la espina medular de su contenido, en su proceso de elaboración en varias etapas desde la consulta pública previa y el trámite de audiencia especial a los sujetos y colectivos especialmente afectados por la Propuesta de Ordenanza, en el momento actual y en los futuros actos de tramitación administrativa del Proyecto como el sometimiento a información pública, 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.



De todo ello se da cumplida cuenta en el apartado "VIII. Descripción de la tramitación y consultas" de esta Memoria. Todos los trámites están recogidos en el expediente de elaboración de la Ordenanza y los más relevantes están publicados en la "huella normativa". El contenido tanto del expediente como de la huella normativa en el portal web municipal se actualizarán conforme se vaya evacuando cada trámite.

2.6 Principio de eficiencia:

El Proyecto de Ordenanza satisface el cumplimiento del principio de eficiencia porque evita las cargas sobre los ciudadanos accesorias o innecesarias, racionaliza la gestión administrativa y con ello la de los recursos públicos empleados para ello. Esta cuestión es analizada con mayor detalle en el apartado "V. Reducción de cargas administrativas" de la presente Memoria.

3.- ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS:

El Ayuntamiento de Madrid podría ofrecer distintas respuestas a los fines y objetivos descritos a través de cualquiera de las siguientes alternativas:

1º) Mantener la redacción vigente: lo que supondría optar deliberadamente por: la no regulación de las nuevas realidades como el incremento de los problemas de convivencia entre los modos peatonal y ciclista y entre el ciclista y el automovilista, la proliferación de nuevos vehículos de movilidad urbana como *segways* y patinetes eléctricos y las nuevas opciones de arrendamiento de corta duración de automóviles eléctricos, motos eléctricas, bicicletas y posiblemente en un futuro inmediato vehículos de movilidad urbana con o sin base fija; manteniendo la dispersión normativa de materias como las mudanzas y el transporte escolar y de menores, reguladas en otras ordenanzas específicas; y privando de la posibilidad de reglamentar por primera vez en una ordenanza el servicio de aparcamientos municipales.

Esta opción se considera inadecuada por cuanto la vigente Ordenanza de Movilidad, aprobada hace más de 12 años mediante Acuerdo Plenario de 26 de septiembre de 2005, deja sin respuesta los problemas anteriormente citados y priva a la ciudadanía de poder actualizar un reglamento municipal esencial para construir un futuro más sostenible.

2º) Realizar una modificación parcial de los contenidos de la vigente Ordenanza. Esta opción se considera adecuada pero no satisfactoria porque incrementa la complejidad de la norma y dificulta su conocimiento por la ciudadanía, al tiempo que mantiene la dispersión normativa.



La técnica de la modificación parcial ya ha sido empleada a lo largo de 5 de los más de 12 años de vigencia de la actual Ordenanza, concretamente en las modificaciones operadas los ejercicios 2007, 2010, 2012, 2014 y recientemente en 2016. El resultado de ello es una norma en todo caso insuficiente para dar respuesta a la realidad de una movilidad heterogénea y cambiante, una norma parcheada en la que, a título de ejemplo, ha sido necesario introducir 10 artículos con la numeración del artículo 88, desde el original hasta el *decies*.

3º) Elaborar una nueva ordenanza que permita innovar a través de soluciones eficaces y socialmente consensuadas a los problemas del presente y se anticipe a las realidades de la movilidad del futuro, como la movilidad eléctrica, que son ya una realidad. Esta es la opción que obtuvo el respaldo mayoritario de la parte de la ciudadanía que participó en la consulta pública previa celebrada entre el 13 de febrero y el 15 de marzo de 2017, motivo por el que la Junta de Gobierno autorizó incluir la Ordenanza de Movilidad en el Plan Normativo Anual del Ayuntamiento de Madrid.

Esta opción se considera la más adecuada y satisfactoria porque permite, por un lado, ofrecer soluciones regulatorias que incrementen la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la movilidad urbana de forma socialmente consensuada, y por otro, ofrecer un régimen normativo unitario que mejore y simplifique las normas y favorezca su conocimiento por los ciudadanos.

Por todo ello se considera que la tercera opción, la elaboración de una nueva Ordenanza de movilidad sostenible que recoja en un único texto, debidamente actualizado y armonizado, todas las disposiciones municipales aplicables a la movilidad de esta ciudad es la solución más adecuada para dar respuesta a las necesidades de la ciudadanía de Madrid. Por ello se ha elaborado y se está tramitando el presente Proyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible.

4.- INCLUSIÓN EN EL PLAN ANUAL NORMATIVO:

La redacción y tramitación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible está recogida en el apartado 6 del Plan Anual Normativo del Ayuntamiento de Madrid, aprobado por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de 30 de noviembre de 2017. Con ello se da cumplimiento a la obligación prevista en el artículo 132 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPAC).

En dicho Plan figura la estimación de sometimiento a la aprobación inicial del Proyecto por la Junta de Gobierno en el tercer trimestre de 2018, para su posterior elevación al Pleno Municipal para su aprobación, en su caso.



Pese a la complejidad de procedimiento de aprobación de un reglamento municipal, la necesidad de ofrecer soluciones más eficaces a los problemas de sostenibilidad medioambiental y de calidad del aire de la ciudad para proteger la salud de las personas aconseja que el sometimiento al Pleno Municipal para su estudio y, en su caso aprobación, se lleve a cabo incluso antes de finalizar el mes de septiembre de este ejercicio.

5.- TRANSPARENCIA Y PUBLICIDAD ACTIVA:

El Ayuntamiento de Madrid da pleno cumplimiento a la obligación contenida en el artículo 7 de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno y el artículo 10 de la Ordenanza de transparencia de la ciudad de Madrid⁴ aprobada mediante Acuerdo de 27 de julio de 2016 (BOCM y BOAM de 17 de agosto)⁵, mediante la publicación del *iter* de elaboración de la norma reglamentaria en la correspondiente huella normativa:

<https://transparencia.madrid.es/portales/transparencia/es/Informacion-juridica/Huella-normativa/Ordenanza-de-Movilidad-Sostenible/?vgnextfmt=default&vgnextoid=77f171955c48a510VgnVCM2000001f4a900aRCRD&vgnnextchannel=4099508929a56510VgnVCM1000008a4a900aRCRD>

II. CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO:

1. Justificación del rango normativo: La propuesta normativa contenida en el proyecto pretende su aprobación en forma de ordenanza municipal por tratarse de una disposición administrativa de carácter general con rango reglamentario que regula con vocación de permanencia de sus efectos en el tiempo aspectos que afectan a los derechos e intereses de los ciudadanos.

2. Competencia para la aprobación de la norma:

El artículo 84.1.a) de la LBRL habilita a los Ayuntamientos a intervenir en la actividad de los ciudadanos a través de ordenanzas municipales. El artículo 4.1.a) de la LBRL reconoce a los municipios la potestad reglamentaria y de autoorganización.

⁴

https://sede.madrid.es/FrameWork/generacionPDF/ANM2016_108.pdf?idNormativa=3eabe8e52c796510VgnVCM1000001d4a900aRCRD&nombreFichero=ANM2016_108&cacheKey=44

⁵ https://www.bocm.es/boletin/CM_Orden_BOCM/2016/08/17/BOCM-20160817-30.PDF



Los títulos competenciales en los que se ampararía la aprobación de proyecto de Ordenanza se concretan en la disposición final. La atribución competencial específicamente empleada para la aprobación de cada título se detalla en el apartado III de esta Memoria en el que se analiza la adecuación del proyecto normativo al orden de distribución de competencias y de forma específica para cada materia en el subapartado "5. Análisis jurídico del contenido" de este mismo apartado "II. Contenido y análisis jurídico".

La aprobación de la Ordenanza es competencia del Pleno del Ayuntamiento de Madrid de conformidad con lo previsto en el artículo 11.1.d) de la LCREM, mediante el procedimiento regulado en el artículo 48 de la misma Ley de capitalidad.

3. Vigencia: La norma propuesta pretende tener una vigencia indefinida desde la fecha de su publicación oficial en el BOCM, sin perjuicio de su publicación en el BOAM. Se hace constar que la propuesta de ordenanza recoge varios regímenes transitorios para posibilitar a las personas físicas y jurídicas destinatarias su adaptación al cumplimiento de la norma en lo relativo al cumplimiento de los requisitos ambientales para la circulación y estacionamiento de vehículos: la disposición transitoria primera regula el régimen general, mientras que las transitorias segunda y tercera establecen el régimen para los vehículos de transporte público de viajeros mediante vehículos turismo y el régimen para la distribución urbana y el transporte de mercancías respectivamente.

4. Transposición o desarrollo de normativa de la Unión Europea: Dado su rango normativo, el proyecto de ordenanza no transpone directamente directivas comunitarias, pero sí recoge normas que desarrollan, concretan y dan cumplimiento en el ámbito competencial municipal a la normativa comunitaria en el término municipal de la ciudad de Madrid. Como es sabido, buena parte del Derecho nacional deriva de los reglamentos y directivas comunitarias que permiten un espacio normativo homologable en el territorio comunitario, por lo que el desarrollo y aplicación de la legislación estatal en el ámbito municipal a menudo supone la aplicación y cumplimiento, en última instancia, del Derecho comunitario original y derivado.

Por tanto la Ordenanza propuesta completa y desarrolla el Derecho Comunitario como acreditan los dos siguientes ejemplos:

a) El proyecto de ordenanza avanza en la sostenibilidad medioambiental dando cumplimiento a 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, transpuesta en el ámbito del Derecho nacional en la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.



b) Asimismo, en un ámbito tan socialmente relevante como es el de la necesaria protección a las personas con movilidad reducida, la Ordenanza da cumplimiento a la Recomendación 98/376/CE del Consejo, de 4 de junio de 1998 sobre la creación de una tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y a la normativa estatal (el Texto refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social aprobado mediante Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre y 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) y autonómica (la Ley de la Comunidad de Madrid 8/1993, de 22 de junio, de promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas).

5. Análisis jurídico del contenido:

5.1.- Estructura.

La Ordenanza de Movilidad Sostenible de la ciudad de Madrid consta de 271 artículos, distribuidos en cuatro libros que contienen a su vez un total de doce títulos incluyendo el preliminar, seis disposiciones transitorias, cuatro disposiciones adicionales, una disposición derogatoria y una disposición final.

El Libro I, titulado “Circulación y aparcamiento” consta de cuatro títulos precedidos de un título preliminar. Este último define el objeto, el ámbito de aplicación y las diferentes normativas sectoriales estatal y autonómica en la que se enmarca la Ordenanza.

El Título primero regula en tres capítulos las obligaciones generales de convivencia cívica vial, las obligaciones medioambientales, la normativa sobre seguridad vial y los colectivos especialmente protegidos y las medidas preventivas de accidentes, así como los medios personales y automáticos de gestión y control de la circulación y el estacionamiento.

El Título segundo regula en cuatro capítulos todo lo relativo a la ordenación y señalización, incluyendo las ordenaciones permanentes y temporales tanto por motivos medioambientales como por motivos de seguridad, seguridad vial y protección del patrimonio. Asimismo regula lo relativo a límites de velocidad, señalización y las zonas y vías peatonales.

El Título Tercero contiene en cinco capítulos la regulación de las paradas, con especial referencia al transporte público colectivo, el suministro farmacéutico y de prensa, así como las áreas de regulación del estacionamiento para asegurar la obligación legal de facilitar la debida rotación: el Servicio de Estacionamiento regulado (SER) y



las Zonas de Aparcamiento vecinal (ZAV). Asimismo regula las reservas de estacionamiento en vía pública tanto de carácter dotacional como no dotacional.

El Título Cuarto, con tres capítulos, recoge por primera vez el reglamento de servicios de los aparcamientos municipales, aplicable exclusivamente a los aparcamientos rotacionales, residenciales y mixtos en gestión directa municipal, a los que no estando en ese régimen se acojan voluntariamente a sus disposiciones, y a los que se pongan en servicio a partir de la entrada en vigor de esta Ordenanza, ya sean de nueva construcción o porque hayan revertido a la Administración tras la extinción de la previa concesión sobre los mismos.

El Libro II, titulado “Modos de transporte y vehículos” consta de tres títulos.

El Título Primero regula en dos capítulos la movilidad peatonal, las aceras, calles y zonas peatonales poniendo especial atención a la seguridad vial y la accesibilidad universal de los peatones y las aceras.

El Título Segundo se dedica a regular, en cuatro capítulos, el transporte público colectivo regular tanto de uso general como de uso especial, escolar y de menores, así como el transporte público colectivo discrecional y turístico.

El Título Tercero regula en cinco títulos todo lo relativo a los vehículos, destinando capítulos específicos a las motocicletas y ciclomotores, las bicicletas y otros ciclos, los vehículos de movilidad urbana cuya clasificación recoge el anexo II, los vehículos pesados y los vehículos de tracción animal.

El Libro III, titulado “Transporte y otros servicios”, consta de tres títulos.

El Título Primero regula en tres capítulos otros tipos de transportes distintos de los regulados en el Título Segundo del Libro II, como el reglamento del servicio de bicicleta pública municipal (BICIMAD), las bicicletas privadas destinadas a arrendamiento con o sin base fija, así como los vehículos multiusuario y los requisitos ambientales de las flotas de vehículos autotaxis y los destinados a arrendamiento con conductor.

El Título Segundo regula en cinco capítulos lo relativo a la circulación, el estacionamiento y el uso del espacio público por los vehículos de distribución urbana de mercancías, el uso de los espacios en vía pública destinados a realizar tareas de carga y descarga, los vehículos que transportan mercancías peligrosas, las mudanzas y los rodajes.



El Título Tercero regula en un único capítulo todo lo relativo a las personas con movilidad reducida y a la autorización especial que favorece su accesibilidad universal y movilidad. La atención y especial protección a este colectivo es una de las grandes líneas básicas de la Ordenanza. Por ello el Anexo IV contiene la delimitación de los “Centros de actividad” a efectos de lo previsto en el artículo 5 del 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 Libro IV, titulado “Disciplina viaria” consta de un único título, dividido a su vez en dos capítulos, destinados a regular las medidas provisionales como la inmovilización y retirada de vehículos, y el régimen sancionador al amparo de principio de legalidad.

La Ordenanza consta de seis disposiciones transitorias. Las cuatro primeras contienen regímenes transitorios de adaptación progresiva al cumplimiento de las obligaciones medioambientales reguladas en su texto en aplicación de la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire y protección de la salud, y en desarrollo y aplicación del citado Plan A. Las disposiciones transitorias sexta y séptima se refieren a la ampliación geográfica del Servicio de Estacionamiento Regulado y al régimen transitorio para la implantación de las nuevas disposiciones para el estacionamiento de motos, bicicletas y vehículos de movilidad urbana.

Asimismo la Ordenanza contiene cuatro disposiciones adicionales. Las dos primeras regulan cuestiones relativas a aparcamientos municipales: la primera garantiza el destino parcialmente residencial de los aparcamientos rotacionales que reviertan a la Administración, mientras que la segunda regula la posibilidad de que los aparcamientos en gestión directa puedan decidir libre y voluntariamente asumir el régimen previsto en el Título Cuarto del Libro I titulado “Aparcamientos”. La tercera contiene las consideraciones a realizar en relación con planes de movilidad y afección al transporte público de grandes eventos y acontecimientos que se celebren en la ciudad. La última disposición adicional regula obligaciones en materia de transparencia.

Por último, la Ordenanza contiene una disposición derogatoria y la final que concreta los títulos competenciales ejercidos en su aprobación.

5.2.- Análisis jurídico.

El Proyecto de Ordenanza se basa en una idea nuclear: poner a la persona en el centro de la regulación de la movilidad. A diferencia de otras normas destinadas principalmente a ordenar la complejidad creada por la circulación de los vehículos motorizados, este reglamento ordena la movilidad sostenible supeditando todo su



contenido a lo más relevante que es el ser humano. De esta forma todo el contenido de la Ordenanza puede resumirse en tres ideas esenciales:

1º) proteger la vida y la salud de las personas a través de la seguridad, la seguridad vial y la protección de su salud mediante la mejora de la calidad del aire que respiramos y la del medio ambiente urbano en el que vivimos;

2º) facilitar el tránsito y la movilidad accesible de todas las personas, especialmente de las personas con movilidad reducida y de los colectivos dignos de especial protección;

3º) lograr una convivencia vial respetuosa con las demás personas que respete sus derechos y garantice su seguridad física y vial.

Para facilitar su conocimiento por la ciudadanía se expondrá a continuación el contenido del Proyecto de Ordenanza en función de los elementos materiales objeto de regulación, completando dicha información con la referencia al título, capítulo o incluso artículo respectivo. Así, pueden destacarse los siguientes contenidos bien por su relevancia o por su carácter novedoso respecto al regulado en la Ordenanza actualmente vigente:

5.3.- Competencia y ámbito de aplicación:

En su título preliminar el Proyecto regula el objeto de la norma reglamentaria: armonizar los distintos usos de las vías y los espacios urbanos de forma compatible y equilibrada con la garantía de la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial, la necesaria fluidez del tráfico y la adecuada distribución de los aparcamientos, 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, así como la protección de la integridad del patrimonio público y privado (artículo 1).

Como toda norma reglamentaria identifica su ámbito de aplicación, tanto territorial (artículo 2), como material (artículo 1) y subjetivo (artículo 2).

Tal y como establece el artículo 3.1 de Proyecto, la Ordenanza se formula en el marco de la normativa legal y reglamentaria, estatal y/o autonómica, vigente en cada momento en materia de: tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial; régimen local tanto general como especial de la ciudad de Madrid; protección de la salud y del medio ambiente; seguridad ciudadana; protección de los derechos de las personas con discapacidad; sostenibilidad; transportes terrestres urbanos; patrimonio de las Administraciones Públicas y protección de los derechos de quienes utilizan los servicios públicos.



Se respetan por tanto plenamente los principios de competencia por cuanto el reglamento propuesto se dicta en ejercicio de competencias expresamente atribuidas al Ayuntamiento de Madrid bien por la legislación estatal de tráfico, bien por la legislación de régimen local general o especial de Madrid y otras normas legales sectoriales.

Asimismo se da cumplimiento a los principios de legalidad y jerarquía normativa al quedar supeditado el reglamento al contenido futuro que establezca la legislación estatal o autonómica vigente en cada momento en cada uno de los ámbitos materiales concretados en el artículo 3.1 del Proyecto que se corresponden con la totalidad del contenido material de la Ordenanza.

El apartado 2 del mismo artículo 3 remite a las correspondientes ordenanzas fiscales y de precios públicos la regulación de todo lo relativo a los tributos y exacciones que hubieran de satisfacerse como consecuencia del régimen de usos de las vías y espacios urbanos regulados en la ordenanza.

5.4.- Normas generales y seguridad vial:

Estos contenidos se desarrollan en los tres capítulos del Título I del Proyecto.

1. Seguridad vial: La seguridad vial es una de los ejes vertebradores del Proyecto de Ordenanza, que informa como principio jurídico destinado a garantizar los derechos subjetivos de las personas la totalidad de la norma reglamentaria, y que se expresa en el contenido de distintos preceptos como: el artículo 1; la responsabilidad regulada en los artículos 7 y 8 y en el Libro IV; el principio de convivencia vial del artículo 5 (que se desarrolla a continuación); la obligación del Ayuntamiento de Madrid de aprobar su propio plan plurianual de seguridad vial, potenciando la prevención y la educación vial (artículo 9); la regulación de medidas orientadas a identificar los enclaves de concentración de accidentes de cara a la adopción de medidas correctoras para la evitación de tales riesgos (artículo 11); así como las medidas para retirar obstáculos que entorpezcan el tráfico o puedan suponer riesgos de seguridad vial (artículo 12).

2. El Proyecto otorga una especial protección a determinados colectivos (artículo 10) como menores, las personas de edad avanzada, las personas dependientes, las personas con discapacidad y las personas con movilidad reducida, incluyendo la posibilidad de adoptar medidas de diseño viario, señalización y 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 especialmente utilizados por las mismas para su especial protección.



3. Principio de convivencia vial: El Proyecto regula en su artículo 5 el principio de "convivencia vial" como una obligación jurídica, estrechamente vinculada con la seguridad vial pero más amplia que aquella, destinada a lograr que las personas usuarias de las vías y espacios públicos respeten la convivencia con el resto de personas y por su seguridad mutua, dando prioridad al peatón o en su defecto a quien emplee el vehículo que ofrezca menos protección a sus ocupantes.

Este principio no solo integra, por tanto, la obligación de velar por la seguridad vial de todas las personas que utilizan las vías y espacios públicos sino que contempla también evitar actuaciones que puedan suponer molestias o perjuicios a las otras personas, abarcando por tanto obligaciones como tener en cuenta la salud pública y el medio ambiente urbano como efectos de determinadas conductas en materia de movilidad, evitar afectar negativamente a colectivos especialmente vulnerables y evitar dificultar la movilidad de los demás (especialmente la de las personas con movilidad reducida).

4. Refuerzo de medios técnicos para gestión de la circulación y vigilancia del cumplimiento de la normativa. El Proyecto regula expresamente la utilización de medios técnicos de control de la circulación, algunos de ellos ya operativos como el Centro de Gestión de la Movilidad (CGM)⁶ e instrumentos como paneles informativos, cámaras de vigilancia del tráfico, espiras electromagnéticas para contar el paso de vehículos, sensores y otros elementos técnicos.

Asimismo, el Proyecto incorpora una regulación específica del uso por el Ayuntamiento de instrumentos de control de infracciones como radares de punto y de tramo, cámaras dotadas de lectores OCR (reconocimiento de matrículas), y foto-rojos⁷, entre otros.

5.5.- Ordenación general:

1. Límite 30 kilómetros por hora en calles de un carril por sentido o carril único, y 20 kilómetros por hora para zonas de plataforma única. Al objeto de pacificar el tráfico y promover la seguridad vial el Proyecto de ordenanza recoge que la velocidad máxima en todas las vías de un único carril por sentido se fijase como máximo en 30 kilómetros por hora, sin perjuicio de lo establecido en la misma norma para zonas 30,

⁶ https://twitter.com/cgm_madrid

⁷ <http://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/Movilidad-y-transportes/Preguntas-frecuentes-sobre-foto-rojo?vgnextfmt=default&vgnextoid=2427e27b38362510VgnVCM2000000c205a0aRCRD&vgnnextchannel=220e31d3b28fe410VgnVCM1000000b205a0aRCRD>



calles residenciales, aparcamientos públicos municipales, vehículos de movilidad personal y otras vías y vehículos.

2. Obligaciones medioambientales: El Proyecto recoge en su artículo 6 la prohibición general de circulación de los vehículos más contaminantes en los términos previstos en la disposición transitoria primera. Esta obligación, recogida en cumplimiento del Plan de Calidad de aire de la ciudad de Madrid y Cambio Climático, supone la prohibición de circulación de vehículos que carezcan de distintivo ambiental conforme a la clasificación del registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico (DGT) desde 1 de enero de 2025. El citado artículo recoge también la obligación de exhibición de dicho distintivo en los términos que recoja la normativa estatal.

Asimismo recoge la obligación de todo vehículo que circule por la ciudad de someterse a las restricciones y prohibiciones circulatorias que en cada momento se establezcan por motivos medioambientales.

Estas obligaciones se fundamentan en la necesidad de proteger la salud de las personas, mediante la adopción de medidas proporcionales destinadas a evitar los riesgos para la salud que se derivan de la emisión de dióxido de nitrógeno y otros elementos contaminantes nocivos para el ser humano

3. Medidas temporales o discontinuas que afectan a la circulación: El Proyecto de Ordenanza regula en su artículo 35 los requisitos y condiciones de las medidas temporales o discontinuas que afectan a la circulación que se adopten por motivos medioambientales como los episodios de alta contaminación atmosférica, con carácter extraordinario y temporales de restricción total o parcial del tráfico, de prohibición del estacionamiento de vehículos y de limitación de la velocidad dentro del término municipal de Madrid, previa la señalización oportuna.

De igual modo, se regulan otras medidas específicas de ordenación del tráfico de carácter discontinuo o temporal, como puede ser la celebración de pruebas deportivas, fiestas y otro tipo de eventos en la vía pública como la ordenación de espacios peatonales en fines de semana (como se viene haciendo en el Paseo del Prado los domingos).

4. Regulación de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE): La Ordenanza incluiría la en sus artículos 21 a 25 regulación de las ordenaciones permanentes tanto por motivos medioambientales como por motivos de seguridad, seguridad vial y protección del patrimonio. Entre las primeras se incluyen " Zonas de Bajas Emisiones ", en las que se puedan implantar medidas de restricción de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos, y que sustituyen al actual concepto de "Área de Prioridad Residencial" (APR). La Ordenanza en su artículo 23 da soporte jurídico en particular a la nueva



"Área Central Cero Emisiones" prevista como medida número 1 en el Plan de Calidad de aire de la ciudad de Madrid y Cambio Climático mediante la creación de la Zonas de Bajas Emisiones "Madrid Central", definiendo su ámbito territorial y su régimen jurídico.

5.6.- Peatones:

La protección constituye uno de los pilares de la nueva regulación propuesta. En Proyecto dedica su Título primero del Libro II a los peatones destacando los siguientes contenidos:

1. Se garantiza la preferencia de los peatones en las aceras, calles y zonas peatonales y se protege su seguridad vial mediante la exigencia de que solo con carácter excepcional podrán transitar personas con vehículos por tales espacios utilizando los pasos establecidos al efecto o señalados expresamente en la autorización, acomodando su marcha a la de los peatones y evitando causarles molestias o peligros (artículo 153.1).

Asimismo la Ordenanza regula el tránsito y esparcimiento de los peatones en las vías y espacios públicos de titularidad municipal, como puede ser en los pasos de peatones en los que exista una acera-bici, así como en aceras, calles (residenciales y zonas 30) y zonas peatonales, como a continuación se detalla.

2. La reducción de la velocidad máxima a 30 km/h en las vías de un único carril por sentido, recogida en el artículo 17 del Proyecto, sin perjuicio de lo establecido para las zonas 30, calles residenciales, aparcamientos públicos municipales, vehículos de movilidad urbana, las vías de la Red Básica de Transportes y otras vías y vehículos, está orientada a pacificar el tráfico viario y a incrementar la seguridad vial de peatones y conductores de todo tipo de vehículos.

Según la Organización Mundial de la Salud OMS (2011)⁸ en un atropello a 50 km/h el riesgo de muerte es ocho veces más alto que si se produjera a 30 km/h. A partir de esta velocidad, el riesgo de morir o de sufrir lesiones graves aumenta significativamente además de elevar las probabilidades de sufrir un accidente.⁹ En un

⁸ Tal y como recuerda el Instituto universitario de investigación de tráfico y seguridad vial de la Universidad de Valencia en el informe titulado "Zonas 30. Ventajas de la reducción de velocidad de 50 a 30 km/h en determinadas zonas urbanas. Estudios e investigaciones.

⁹ http://www.who.int/hia/green_economy/giz_transport_sp.pdf



atropello a 64 km/h el 85% de los peatones mueren; a 48 km/h el 45%, mientras que si la velocidad es de 32 km/h sólo fallecen el 5%.¹⁰

3. Se regulan las calles residenciales en las que se produce la coexistencia de peatones, ciclistas y vehículos a motor, sujetas al límite máximo de circulación de 20 km/h reconociendo prioridad peatonal y señalizadas verticalmente mediante la señal S-28 y S-29 de entrada a y salida de una calle residencial (artículo 156).

El artículo 159 de Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, que al establecer la nomenclatura y significado de la señal de indicación general “S-28” concreta que:

“S-28. Calle residencial. Indica las zonas de circulación especialmente acondicionadas que están destinadas en primer lugar a los peatones y en las que se aplican las normas especiales de circulación siguientes: la velocidad máxima de los vehículos está fijada en 20 kilómetros por hora y los conductores deben conceder prioridad a los peatones. Los vehículos no pueden estacionarse más que en los lugares designados por señales o por marcas. Los peatones pueden utilizar toda la zona de circulación. Los juegos y los deportes están autorizados en ella. Los peatones no deben estorbar inútilmente a los conductores de vehículos”.

El citado precepto regula la también la señal S-29 en los siguientes términos: “S-29. Fin de calle residencial. Indica que se aplican de nuevo las normas generales de circulación”.

La circulación por las calles residenciales se regula en el artículo 122.8 del Reglamento general de circulación.

4. Asimismo se regulan las zonas 30 sujetas al límite máximo de circulación de 30 kms/h reconociendo prioridad peatonal (artículo 157). En estas zonas, cuyos accesos (puntos de entrada y salida) deben estar claramente señalizados, preferentemente mediante pasos elevados, estarán delimitados por la señalización vertical correspondiente.

La finalidad de las zonas 30 es reducir el número y la gravedad de los accidentes,¹¹ la mejora de la calidad del aire y la protección de la salud y a la reducción de la contaminación acústica vinculada al tráfico.

¹⁰ ETSC (1995), Reducing traffic injuries resulting from excess and inappropriate speed. Brussels, Belgium.

En este sentido debe señalarse que la reducción de la velocidad es un elemento esencial para pacificar la circulación e incrementar la seguridad de los peatones. Así, tal y como recuerda el Instituto universitario de investigación de tráfico y seguridad vial de la Universidad de Valencia en el informe titulado “Zonas 30. Ventajas de la reducción de velocidad de 50 a 30 km/h en determinadas zonas urbanas. Estudios e investigaciones”:

"En cuanto a la frecuencia de accidentes, diversos estudios coinciden en afirmar que reducir tan solo 1 km/h la velocidad media conlleva un descenso de la frecuencia de accidentes del 3%, mismo aumento se espera cuando la velocidad se eleva 1 km/h".¹²

Las zonas 30 aparecen reguladas en el artículo 159 de Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, que al establecer la nomenclatura y significado de la señal de indicación general “S-30” concreta que:

“S-30. Zona a 30. Indica la zona de circulación especialmente acondicionada que está destinada en primer lugar a los peatones. La velocidad máxima de los vehículos está fijada en 30 kilómetros por hora. Los peatones tienen prioridad”.

El mismo precepto establece la nomenclatura y significado de la señal de indicación general “S-31”: *“S-31. Fin de zona a 30. Indica que se aplican de nuevo las normas generales de circulación”.*



¹¹ Puede accederse a los últimas estadísticas estatales de accidentes en el informe de la DGT relativa a los accidentes en 2016: <http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/publicaciones/anuario-estadistico-de-accidentes/Anuario-accidentes-2016.pdf>

¹² Finch, D., Kompfner, P., Lockwood, C. y Maycock, G. (1994). Speed, speed limits and accidents. Project report 58. Crowthorne: Transport Research Laboratory (TRL) y ETSC (1995). Reducing traffic injuries resulting from excess and inappropriate speed. Brussels, Belgium.



El Catálogo de señales del Estado en las Zonas 30 establece que no es necesario implantar pasos peatonales formalizados porque los peatones podrán atravesar la calzada fuera de las zonas señalizadas. No obstante dicho tránsito queda sujeto a la obligación de solo hacerlo previa comprobación por los peatones de que pueden hacerlo sin riesgo para su seguridad y la seguridad vial del resto de usuarios de las vías y espacios públicos ni entorpecimiento indebido de la circulación.—A Se entiende por "*entorpecimiento indebido*" el cruce por grupos de personas que ocasionen la interrupción viaria cuando se estorba inútilmente a los conductores de vehículos de forma análoga a la regulación de las calles residenciales contenida en el artículo 159 del Reglamento General de Circulación .

5. Se regulan espacios de especial protección para el peatón de carácter temporal o permanente (artículo 154), exigiéndose a efectos de preservar la seguridad jurídica y el conocimiento por todas las personas la declaración expresa del órgano municipal competente y su publicación en el BOAM y en el BOCM.

Se trataría de calles o espacios en las que la densidad peatonal existente o previsible pueda limitarse la velocidad normal de la marcha y el adelantamiento peatonal o exista una alta probabilidad de que se presenten conflictos en el tránsito peatonal, o especiales dificultades para el desplazamiento de personas con movilidad reducida.

En estas zonas, los conductores deben conceder prioridad a los peatones teniendo preferencia tanto el tránsito como la estancia y esparcimiento de los mismos, por lo que los vehículos no podrían en ningún caso estacionar sobre la acera, salvo las bicicletas que podrían estacionar solo si existieran aparcabici sobre la misma.

6. Se establece la prohibición general de instalación o colocación de objetos que puedan obstaculizar la accesibilidad universal de todas las personas, prohibiéndose particularmente sobre pavimentos podotáctiles para proteger a las personas invidentes (artículo 153.1).

7. Se prohíbe la instalación de contenedores de residuos, jardineras o cualquier otro elemento que resten visibilidad en pasos de peatones (artículo 153.1 del Proyecto);

8. Seguridad vial en los pasos de peatones: espacio libre de banda de estacionamiento y regulación de foto-rojos. Por motivos de seguridad vial para asegurar la mejor visibilidad de los peatones que intentan cruzar y los vehículos que circulan por la calzada, los pasos de peatones que se habiliten o reformen a partir de la entrada en vigor de la nueva ordenanza incorporarían, donde la configuración física así lo permitiera, un espacio inmediatamente anterior libre de banda de estacionamiento sobre



las vías de circulación que se aproximen al mismo no inferior a 5 metros, en el que estaría también prohibido el estacionamiento de motocicletas y bicicletas sobre la acera.

De igual modo, se incrementa la seguridad vial de los pasos de peatones semaforizados mediante la regulación reglamentaria de la instalación de foto-rojos,¹³ en aquellos que cumplan una serie de requisitos y se puedan considerar como potencialmente más peligrosos.

5.7.- Bicicletas:

Lo relativo a la bicicleta como vehículo se regula en capítulo II del Título 3 del Libro II en ejercicio de las competencias normativas reglamentarias delegadas por el artículo 7 del TRLT y los artículos 38 a 40 de la LCREM.

1. Prohibición general de circulación por aceras, salvo aceras-bici y menores de doce años. Se prohíbe expresamente la circulación de bicicletas por las aceras, calles y zonas peatonales, excepto para los niños menores de 12 años siempre que vayan acompañados por una persona adulta (a pie o en bici) y no sobrepasando en ningún caso los 10 kilómetros por hora, y siempre que no se trate de espacios declarados como de especial protección para el peatón.

2. Avanzabicis: Para favorecer la circulación y la seguridad de ciclomotores y motocicletas, siempre que las condiciones técnicas de la vía lo permitan, se regula expresamente las líneas de detención adelantada (avanzabicis) para garantizar la prioridad de estos vehículos en las salidas de los semáforos.

3. Se recoge la posibilidad de que las bicicletas puedan realizar giro a derecha con semáforo en rojo siempre que esté señalizada. Esta medida solo podrá autorizarse en cruces semaforizados en los que se haya instalado la señalización oportuna para autorizar dicho giro, previo estudio de seguridad vial por los técnicos municipales. Solo en este supuesto, siempre que exista una señalización así lo indique, se permitiría a los ciclistas cruzar la línea de detención estando el semáforo en fase roja para realizar el giro a la derecha, debiendo el ciclista respetar en todo momento la prioridad del resto de usuarios.

Esta regulación específica en la ordenación o en los giros de las bicicletas está destinada a promover y facilitar la movilidad ciclista de forma similar a la gestión de prioridades de circulación de los vehículos motorizados como sucede en los semáforos

¹³ Los "foto-rojos" son cámaras destinadas a comprobar el cumplimiento de la detención de los vehículos, y denunciar las infracciones que se pudieran producir.



en ámbar que existen en determinados cruces semaforizados en los que se autorizan avances o giros cediendo el paso a los usuarios de la vía a la que se incorporan.

4. Las bicis podrán circular en ambos sentidos en calles residenciales con velocidad máxima limitada a 20 km/h, ciclocalles y (siempre que así esté señalizado expresamente), red viaria local. El artículo 186.2 del Proyecto establece que las bicicletas podrán circular en ambos sentidos de la marcha en las calles residenciales en las que exista una limitación de velocidad a 20 kilómetros por hora, excepto cuando exista una señalización específica que lo prohíba.

5. Prohibición de circulación de ciclos que por sus dimensiones, masa o capacidad puedan suponer problemas de seguridad vial.

6. Registro voluntario de bicis (obligatorio para alquiler): La Ordenanza regula la existencia del registro municipal de bicicletas (Biciregistro), en el que la inscripción continuaría siendo voluntaria salvo para bicicletas o ciclos de alquiler, distribución de mercancías u otras actividades económicas para las que dicho registro será obligatorio.

7. Estacionamiento de bicicletas en vía pública: En vía pública, se colocarán horquillas para el estacionamiento para bicicletas, preferentemente en banda de estacionamiento, especialmente en las configuradas en línea. Por tanto, y salvo supuestos excepcionales, las horquillas para el estacionamiento de bicicletas no se situarán en aceras.

8. Estacionamiento en aparcamientos municipales con tarifa específica. Conforme a lo previsto en el artículo 124, los aparcamientos municipales subterráneos o cerrados de rotación (por minutos u horas) ofrecerán plazas para el estacionamiento de bicicletas con una tarifa específica. Asimismo, al objeto de promover la movilidad ciclista, en aquellos aparcamientos de residentes que así lo soliciten podrá autorizarse por el Ayuntamiento de Madrid la ejecución por el gestor del aparcamiento de espacios para el estacionamiento exclusivo de bicicletas por los usuarios residentes del aparcamiento.

9. Retirada de bicis por motivos de seguridad vial, peatones o afección al patrimonio municipal. El Proyecto recoge que aquellas bicicletas que no se encuentren en condiciones de circulación y uso seguro por los usuarios habrán de ser retiradas por el titular, que no podrá situarlas en el espacio público ni arrendar su uso hasta que hayan sido reparadas o sustituidas por otras seguras y plenamente operativas.

El incumplimiento de estas obligaciones habilitaría al Ayuntamiento de Madrid para retirar las bicicletas a costa de su titular.



10. Se regula BICIMAD: En la nueva Ordenanza de Movilidad se establecen las condiciones de regulación del servicio de arrendamiento público de bicicletas de titularidad municipal 'BiciMAD', destinado a promover los desplazamientos ciclistas exclusivamente en las vías urbanas de la ciudad de Madrid.

Se establecerían las normas generales de funcionamiento del servicio, las obligaciones de los usuarios y las prohibiciones, incluyendo la de su uso económico por terceros.

11. El Proyecto de Ordenanza prevé estaciones de BICIMAD y estacionamientos para bicicletas junto a las áreas intermodales. En aras de favorecer el transporte multimodal y la movilidad sostenible, se recoge la implantación de estaciones BiciMAD en las inmediaciones de áreas intermodales. El reglamento del servicio de bicicleta pública de titularidad municipal se regula en el capítulo I del Título Primero, del Libro III.

12. Bicicletas de alquiler y uso compartido: seguros, registro, redistribución, mantenimiento y controles técnicos. Concesión para cobertura del conjunto de la ciudad y uso responsable del espacio público. Los artículos 211 a 213 regulan expresamente los servicios de bicicleta de alquiler y uso compartido. La empresa titular de las bicicletas habrá de inscribir las bicicletas en el registro municipal de bicicletas y deberá 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.

Se someterán al calendario de controles y las actividades de mantenimiento preventivo y correctivo necesario por el servicio técnico del titular, del fabricante, distribuidor o de tercero autorizado.

Los servicios de bicicleta compartida sin base fija se someterán a autorización demanial municipal que asegure, además de los puntos anteriores, la cobertura del servicio en toda la ciudad y la información a los usuarios. El fundamento jurídico del sometimiento a concesión de aprovechamiento especial del dominio público viene constituido por el aprovechamiento intensivo del dominio público con fines lucrativos llevado a cabo por dichos vehículos, que externalizan alguno de sus costes sobre el demanio municipal.

5.8.- Motocicletas y ciclomotores:

Las motocicletas y ciclomotores aparecen reguladas en el capítulo I del Título Tercero del Libro Segundo, en ejercicio de las competencias normativas reglamentarias delegadas por el artículo 7 del TRLT y los artículos 38 a 40 de la LCREM.



1. Avanzamotos: Para favorecer la circulación y la seguridad de ciclomotores y motocicletas, siempre que las condiciones técnicas de la vía lo permitan, se regulan las líneas de detención adelantada (avanzamotos) para garantizar la prioridad de estos vehículos en las salidas de los semáforos.

2. Estacionamiento en acera: Las motocicletas y ciclomotores solo podrán estacionar en aquellas aceras donde no exista banda de estacionamiento. Se prohíbe asimismo de forma expresa el estacionamiento de motocicletas y ciclomotores sobre pavimentos tacto-visuales y en todo caso en zonas señalizadas como de prioridad peatonal.

Donde exista banda de estacionamiento las motos podrán seguir estacionando en las reservas específicas o en la propia banda de estacionamiento general. Se mantiene asimismo la gratuidad del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) para estos vehículos.

Será obligatorio dejar tres metros de espacio libre para el tránsito peatonal. En todo caso, las motos que estacionen en acera deberán dejar un ancho libre de paso de tres metros.

3. Regulación de reservas para vehículos de dos y tres ruedas: Se regulan expresamente en el artículo 73 las reservas para vehículos de dos y tres ruedas con el objeto de habilitar en la vía pública espacios que faciliten la parada y el estacionamiento de motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, situándolas, cuando proceda a juicio de los servicios municipales de movilidad, en un recinto con elementos de protección respecto del resto de vehículos. Estas reservas son de uso exclusivo para motocicletas, ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas y vehículos de movilidad urbana de los tipos A y B, no pudiendo hacer uso de ellas ningún otro tipo de vehículo durante el horario que expresamente se determine.

4. Estacionamiento en aparcamientos municipales, tarifa específica: 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 caravanas.

5.9.- Vehículos de movilidad urbana (VMU).

Los VMU se regulan expresamente en el capítulo III del Título Tercero del Libro II, en ejercicio de las competencias normativas reglamentarias delegadas por el artículo 7 del TRLT y los artículos 38 a 40 de la LCREM.



1. Clasificación en tipologías A, B, C0, C1 y C2. Para estos nuevos tipos de vehículo cada vez más frecuentes en nuestra ciudad (todo tipo de patinetes eléctricos, 'segways', etcétera) se adopta la tipificación realizada por la Dirección General de Tráfico en su Instrucción 16/V-124.

2. Edad mínima 15 años y prohibición de circular con auriculares. La edad permitida para circular con un vehículo de movilidad personal por las vías y espacios públicos es de 15 años (artículo 192). 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. En caso de transportar personas en un dispositivo homologado, quienes conduzcan deberán ser mayores de edad.

3. Las personas usuarias de vehículos de movilidad urbana de los tipos A y B deben llevar casco con un régimen similar al de las bicicletas. Los VMU de las tipologías B y C deben llevar timbre, luces y elementos reflectantes debidamente homologados.

4. Circulación de los vehículos de movilidad urbana: por la calzada de determinadas calles y vías ciclistas: Los VMU podrán circular, en función de las distintas tipologías de que se trate, por ciclocalles, calles residenciales (límite 20 kilómetros por hora), carriles bici protegidos y pistas bici, aceras bici (solo A y B), zonas 30 de coexistencia (B y C), todas las vías a menos de 30 kilómetros por hora y ciclocarriles (C), y parques públicos donde estén permitidas bicis.

Se permitiría el estacionamiento de los VMU correspondientes a la tipología C, los más voluminosos, en las bandas de estacionamiento de la calzada, y se extiende a los de tipologías A y B la posibilidad de utilizar las reservas para motocicletas y ciclomotores y de estacionar en aceras en los supuestos tasados aplicables a bicicletas y motos.

5. Actividades económicas. Los vehículos de movilidad urbana que se utilicen para la realización de actividades económicas, como visitas turísticas, deberán contar para poder circular, con arreglo al artículo 195, con un seguro de responsabilidad civil obligatoria que responda de los posibles daños que se pudieran ocasionar a terceros.

Además, las personas usuarias de los de tipos A y B para dichas actividades deberán llevar casco. En estos casos, adicionalmente, los vehículos de los tipos A y B podrán circular en grupos de un máximo de 8 personas y guía por itinerarios predefinidos previa autorización municipal.

5.10.- Patines y patinetes sin motor:



Circulación: por carriles bici, aceras-bici, sendas ciclables, pistas-bici y ciclocalles. Los patines y patinetes sin motor o aparatos similares sin propulsión motorizada podrían transitar conforme al artículo 196: por las aceras y demás zonas peatonales a una velocidad adaptada al paso de persona, evitando en todo momento causar molestias o crear peligro, debiendo respetar siempre y en todo caso la prioridad de los peatones; por carriles bici protegidos o no, aceras-bici, sendas ciclables, pistas-bici y ciclocalles exclusivas para la circulación de bicicletas. Se prevé además restringir el uso deportivo de los monopatines a las instalaciones o circuitos expresamente habilitados a estos efectos.

5.11.- Paradas:

Se regulan en el capítulo I del Título tercero del Proyecto del Libro Primero (artículos 39 a 43) en ejercicio de las competencias normativas reglamentarias delegadas por el artículo 7 del TRLT y los artículos 38 a 40 de la LCREM.

1. Se regulará la subida y bajada de pasajeros a taxi en carril bus-taxi. Se regulará la posibilidad de parada de auto-taxi en carril bus-taxi por el tiempo imprescindible para subida y bajada de pasajeros, que no deberá superar el plazo de dos minutos.

2. No estará permitida la parada de taxi ni de vehículos de alquiler con conductor (VTC) en carril bus-taxi para esperar dentro del vehículo al cliente. Para los servicios de transporte de personas en vehículo de turismo que se realicen de modo concertado (es decir, llamando a un teléfono o mediante una aplicación móvil u otros medios similares), no estará permitido esperar al cliente en el carril bus-taxi.

3. Se prohíbe la parada en las zonas de aparcamiento de bicicletas públicas de alquiler. Para facilitar el acceso a las zonas de aparcamiento de bicicletas públicas de alquiler, como BiciMAD, se prohíbe expresamente la parada de vehículos en sus inmediaciones.

4. Al objeto de garantizar el suministro de productos farmacéuticos a farmacias y hospitales, así como para facilitar la distribución de la prensa, se autoriza la parada sobre carril de circulación durante un periodo superior a dos minutos para el abastecimiento de productos farmacéuticos a farmacias y de prensa a quioscos, así como la parada en espacios peatonales durante el tiempo imprescindible para garantizar su abastecimiento.

5.12.- Reservas de estacionamiento:



Se regulan en el capítulo V del Título tercero del Libro I del Proyecto (artículos 59 a 109) en ejercicio de las competencias normativas reglamentarias delegadas por el artículo 7 del TRLT y los artículos 38 a 40 de la LCREM.

1. Las reservas de estacionamiento se clasifican en: dotacionales (uso compartido) y no dotacionales (uso exclusivo). Se entiende por reserva de espacio aquella parte de la vía o espacio público habilitada para la parada o estacionamiento de los vehículos autorizados, delimitada de forma permanente, mediante el empleo de la señalización fija establecida al efecto.

El Proyecto de Ordenanza clasifica las reservas de espacio para la parada o estacionamiento de vehículos en dotacionales (uso compartido, interés público, como las previstas para personas con movilidad reducida, paradas de taxi, motos, cargas y descarga, transporte de viajeros, servicios municipales, recarga eléctrica y bicicletas) y no dotacionales (de uso exclusivo por determinados sujetos, como las reservas para organismos públicos, embajadas, centros sanitarios, hoteles, y actividades singulares).

2. Prohibido autorizar reservas en la vía pública para el estacionamiento de vehículos particulares de trabajadores de empresas y organismos públicos: En las reservas de carácter no dotacional se prohíbe el estacionamiento de vehículos privados del personal al servicio de las entidades solicitantes, salvo que se utilicen en el marco del servicio o trabajo y no simplemente para desplazarse desde el domicilio al lugar de trabajo y viceversa. Con ello se pretende evitar el uso privativo o el aprovechamiento especial del dominio público no justificado por el fin para el que se ha concedido la reserva, disuadiendo el uso del vehículo privado en favor de los medios colectivos de transporte.

3. Se regulan las autorizaciones diferentes para cada tipo de reserva: La concesión de reservas de espacio de carácter no dotacional requiere autorización del órgano competente de la Administración Municipal, previa la correspondiente solicitud de la persona interesada.

4. Otras reservas: requieren informe preceptivo y vinculante del órgano municipal competente. Cuando se solicite por primera vez un nuevo tipo de reserva no contemplado en la ordenanza, se definirá un criterio único y común para toda la ciudad a través de un informe específico, evitando con ello el atomismo local que en ocasiones se produce por la disparidad de criterios técnicos entre distritos.

5. Posibilidad de validaciones electrónicas de uso (tique electrónico) mediante aplicaciones (APPs) cuando éstas se desarrollen: La Ordenanza contempla la posibilidad de registrar el uso de reservas mediante la obtención de un 'tique electrónico' que permita conocer el tiempo de uso de cada reserva (y por tanto planificar mejor sus



horarios de funcionamiento y necesidad) y controlar el cumplimiento de los tiempos máximos de estacionamiento en las mismas que, según su naturaleza, pueda prever la normativa vigente.

5.13.- Aparcamientos:

El Título cuarto del Libro I del Proyecto de Ordenanza (artículos 110 a 150) se destina a la regulación de los aparcamientos. El artículo 110 define los tipos de aparcamiento y describe el régimen jurídico aplicable a los aparcamientos municipales, señalando para cada tipo de aparcamiento si resulta aplicable, o no, la regulación recogida en la Ordenanza, y en caso de que así fuera, qué preceptos resultan de aplicación.

Es decir, la Ordenanza no altera el régimen jurídico de las 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.

Dicho régimen se aplicaría tan solo a los aparcamientos en gestión directa municipal y a los aparcamientos que se liciten, construyan o pongan en servicio a partir de la entrada en vigor de la Ordenanza, tanto residenciales, como rotacionales y mixtos, incluidos tanto los de nueva construcción como aquellos que reviertan a la Administración municipal como consecuencia de la extinción de la concesión administrativa que hasta entonces existieran sobre los mismos.

La Disposición adicional segunda regula la posibilidad de que aparcamientos rotacionales, residenciales y mixtos a los que no resulta de aplicación de la Ordenanza puedan acogerse a la misma para aprovecharse de las ventajas de modernización normativa de los aparcamientos como la instalación de puntos de recarga eléctrica, entre



otros. Es decir, la Ordenanza ofrece a los concesionarios de los aparcamientos concesionados 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.

El capítulo I del Título cuarto del Libro I del Proyecto recoge el régimen general básico aplicable a aquellos aparcamientos municipales, tanto los de uso residencial (incluyendo cesión de uso y de abonos de media y larga duración) como rotacional y mixto en gestión directa.

El capítulo II del Título cuarto del Libro I del Proyecto regula el régimen rotacional aplicable a aquellos aparcamientos en gestión directa municipal y aquellos que se pongan en servicio tras la entrada en vigor de la Ordenanza.

El capítulo III del Título cuarto del Libro I del Proyecto regula los aparcamientos de residentes a los que conforme al artículo 110 resulte de aplicación, dividiéndose a su vez en tres secciones: la 1ª destinada a facilitar la recarga eléctrica en las plazas de uso residencial; la 2ª regula el régimen de gestión de plazas para residentes mediante abonos de media y larga duración, que es el empleado desde 2012 en buena parte de los aparcamientos en gestión directa municipal por las ventajas de flexibilidad y menor coste para los usuarios; la 3ª regula algunos aspectos meramente administrativos internos respecto a las facultades que la Administración municipal ostenta en relación con las plazas en régimen de cesión de uso, respetando íntegramente los derechos y obligaciones de los cesionarios recogidos en los pliegos de cada respectiva concesión y los correspondientes contratos privados de cesión de uso entre el concesionario y los cesionarios.

Este Título cuarto del Libro I se dicta en ejercicio de las competencias en materia de ordenación del estacionamiento, de gestión de los servicios públicos y de protección del patrimonio municipal al amparo de lo previsto en el artículo 7 del TRLT, el artículo 25.2 de la LBRL, los artículos 38 a 40 de la LCREM y la Ley de Patrimonio de las Administraciones Públicas. En este sentido pueden destacarse la siguientes ideas:

1. Es la primera regulación municipal general en materia de aparcamientos. Por primera vez en una ordenanza municipal se regulan las normas comunes sobre el uso y servicio de los aparcamientos municipales destinados a uso residencial, rotacional y mixto de los aparcamientos gestionados de forma directa, aunque abre la posibilidad para que los concesionarios que gestionan en forma indirecta, si así lo desean y cumplen los requisitos, puedan libre y voluntariamente acogerse al mismo régimen.



2. Aparcamientos rotacionales públicos: vehículos, tarifas, recarga eléctrica, obligaciones del gestor. El Proyecto de Ordenanza prevé expresamente la utilización de los aparcamientos municipales a los que resulta aplicable por todo tipo de vehículos (automóviles, motos, bicis y Movilidad Urbana (MU) que cumplan los requisitos técnicos de masa máxima y gálibo exigidos para su acceso y estacionamiento con tarifas específicas, el régimen de instalación de puntos de recarga eléctrica, y la obligación específica de los gestores de los aparcamientos de comunicar al Ayuntamiento los datos de ocupación en tiempo real.

La obligación de comunicación al Ayuntamiento de Madrid de los datos de ocupación en tiempo real de las plazas rotacionales los aparcamientos municipales a los que resulta aplicable la Ordenanza tiene un triple soporte normativo: por un lado, por una cuestión patrimonial porque se trata de aparcamientos de titularidad municipal y el Ayuntamiento tiene la obligación de conocer el uso que se está haciendo de los mismos; en segundo lugar porque el uso y ocupación de las plazas rotacionales afecta tanto a la movilidad urbana como a la sostenibilidad medioambiental de la ciudad y con ello a la calidad del aire y la salud de las personas, por lo que el Ayuntamiento está legalmente habilitado para solicitar información e incluso a someterlo a un régimen de comunicación o declaración previa al amparo del artículo 84.1.c) de la LBRL al afectar a la salud pública y la protección del medio ambiente urbano, porque conforme a las distintas legislaciones contractuales que rigen los distintos contratos de concesión de obra pública o servicio público el concesionario está sujeto a la obligación de colaborar con la Administración y facilitarle cuanta información precise sobre el servicio (entre otros los artículos 249.1.f) del TRLCAP y del TRLCSP).

3. Regulación específica del uso disuasorio. La ordenanza regula el uso disuasorio de los aparcamientos rotacionales de titularidad municipal a los que resulta aplicable, recogiendo beneficios específicos para los Vehículos de Alta Ocupación (VAO).

4. Residentes: dotación, abonos, tarifas, prioridades de acceso, carga eléctrica, bicis y vehículos de movilidad urbana. Para los aparcamientos municipales de residentes a los que resulte de aplicación esta Ordenanza se establece la dotación mínima para residentes en los de naturaleza mixta (es decir, que tengan también servicios de rotación) y el régimen de abonos.

Se establece la prioridad máxima a las personas con movilidad reducida que sean residentes en el área de influencia a la hora de obtener plaza, así como el procedimiento para que las personas cesionarias puedan instalar puntos de recarga eléctrica y el estacionamiento de bici privada.

5.14.- Servicio de estacionamiento regulado:



El SER se regula en el capítulo III del Título tercero del Libro I del Proyecto en ejercicio de las competencias normativas reglamentarias delegadas por el artículo 7 del TRLT y los artículos 38 a 40 de la LCREM.

1. Horarios: Para no residentes, la autorización máxima se mantendrá inicialmente en 4 horas en zona azul y de 2 horas en zona verde, ligada al barrio. No obstante, el Proyecto habilitaría a la Junta de Gobierno para realizar modificaciones posteriores de horario en ámbitos o fechas determinados.

2. Ámbitos sanitarios y de larga estancia: posibilidad de creación y regulación por acuerdo de Junta de Gobierno. Dentro de la zona SER, los hospitales podrán solicitar la creación de 'ámbitos sanitarios' del SER en su proximidad, con una regulación extendida en cuanto a horas de permanencia y también de los vehículos autorizados para su uso, ligados a la actividad del citado hospital (por ejemplo, pacientes o familiares de personas que han de someterse a tratamientos ambulatorios durante largas horas).

3. Residente: se autorizará el acceso para 'usufructo' de vehículo. Al igual que los vehículos en propiedad, renting, leasing u otras categorías ya reguladas, el Proyecto prevería que también los vehículos legalmente en 'usufructo' por las personas residentes puedan ser autorizados a estacionar.

4. Prohibición de estacionamiento vehículos sin distintivo ambiental: En aplicación de la medida 6 del Plan de Calidad de aire de la ciudad de Madrid y Cambio Climático, a partir de 2020 los vehículos sin distintivo ambiental de la DGT no podrán hacer uso de las plazas del ámbito del Servicio de Estacionamiento Regulado, excepto residentes en su propio barrio. Esta limitación se aplicará a partir del año 2022 a los vehículos que dispongan de la autorización de colectivos cualificados de titulares de vehículos comerciales e industriales, estableciéndose excepciones para vehículos 2,3 ruedas, Personas con Movilidad Reducida (PMR) y emergencias.

5.15.- Zonas de aparcamiento vecinal:

Las ZAV se regulan en el capítulo IV del Título tercero del Libro I del Proyecto en ejercicio de las competencias normativas reglamentarias delegadas por el artículo 7 del TRLT y los artículos 38 a 40 de la LCREM.

1. Se crea un nuevo modelo de regulación de estacionamiento: Las zonas de aparcamiento vecinal (ZAV) se configuran como un modelo de estacionamiento totalmente nuevo y distinto del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), aplicable en particular a aquellas zonas en las que el 'efecto frontera' con la zona SER u otras circunstancias produzcan un uso intensivo del estacionamiento en la vía pública en



detrimento fundamentalmente de las personas residentes (como la existencia de aparcamientos disuasorios, intercambiadores de transporte, etc).

2. Implantación a solicitud de los ciudadanos mediante un proceso de participación. La creación y delimitación de la ZAV se realizaría a solicitud de las personas residentes a través del correspondiente proceso participativo, por el Pleno municipal.

3. Vecinos: sin tasa y sin límite de tiempo de estacionamiento. La autorización de los vecinos de una ZAV habilitaría para estacionar sin pago de tasa alguna y sin limitación de tiempo, en las plazas ZAV de dicho ámbito. El porcentaje de espacio de estacionamiento destinado a las personas residentes sería establecido por Junta de Gobierno.

4. Resto de personas usuarias y horarios: El uso por los vehículos de personas no residentes tendría una limitación de 2 horas diarias, previo pago en su caso de la tasa consignada en la Ordenanza Fiscal correspondiente, como máximo con la limitación diaria y horaria que se establezca en el correspondiente Acuerdo de la Junta de Gobierno u órgano municipal en quien delegue.

5. Prohibición de estacionamiento vehículos sin distintivo ambiental desde 2020 excepto residentes (2025), vehículos comerciales (2022) y vehículos de 2 y 3 ruedas, Personas con Movilidad Reducida (PMR) y servicios de emergencias. En aplicación del Plan de Calidad de aire de la ciudad de Madrid y Cambio Climático a partir del año 2020 los vehículos sin distintivo ambiental de la DGT no podrán hacer uso de las plazas del ámbito del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), excepto los residentes en su propio barrio. Esta limitación se aplicará a partir de 2022 a los vehículos que dispongan de la autorización de colectivos cualificados de titulares de vehículos comerciales e industriales, estableciéndose excepciones para vehículos 2 y 3 ruedas, Personas con Movilidad Reducida (PMR) y emergencias.

5.16.- Requisitos ambientales de los vehículos turismo destinados al transporte de personas.

Estos requisitos se establecen con el objeto de proteger la salud de las personas y la mejora de la calidad del aire por los vehículos que llevan a cabo un uso intensivo y un aprovechamiento económico del dominio público y que por circular durante un mayor espacio de tiempo más contaminan.

Estos requisitos se regulan en el capítulo III del Título primero del Libro III en relación con la disposición transitoria segunda en ejercicio de las competencias normativas reglamentarias delegadas por el artículo 7 del TRLT y los artículos 38 a 40



de la LCREM, en relación con 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.

Se establece como régimen general para la circulación de vehículos de turismo dedicados a la actividad del transporte de personas (taxis y vehículos de transporte concertado o VTC) en la disposición transitoria segunda, que cumple el principio de necesidad (protección de la salud pública y el medio ambiente urbano) y proporcionalidad al establecer un calendario de adaptación.

5.17.- Personas con movilidad reducida (PMR)

Esta materia se regula específicamente en el Título Tercero del Libro III y con carácter concreto en la regulación de otro tipo de materias a lo largo de la Ordenanza, en ejercicio de las competencias normativas reglamentarias delegadas por el artículo 7 del TRLT y los artículos 38 a 40 de la LCREM, en relación con el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social aprobado mediante Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, la Ley 8/1993, de 22 de junio, de promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, 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 y el Decreto 13/2007 de la Comunidad de Madrid, de 15 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Reglamento Técnico de Desarrollo en Materia de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas

1. Especial protección. La ordenanza otorga expresamente a las personas con movilidad reducida un régimen de especial protección desde el punto de vista de la movilidad en la ciudad de Madrid (artículo 10).

2. Posibilidad de sistema electrónico de registro de estacionamiento en las reservas para PMR. Al objeto de proteger el uso legítimo de las autorizaciones especiales de las PMR, y a solicitud de los colectivos que defiende los derechos de dichas personas, la Ordenanza contempla la posibilidad de registrar el uso de reservas para personas con movilidad reducida mediante la obtención de un 'tique electrónico' que permita conocer el tiempo de uso de cada reserva (y por tanto planificar mejor las necesidades) y controlar la titularidad de la correspondiente tarjeta por parte de las personas que las utilicen, limitando así su uso no autorizado.

3. Máxima preferencia para la asignación de plazas en aparcamientos municipales de residentes. Se reconoce a las personas con movilidad reducida que sean residentes en el área de influencia la prioridad máxima a la hora de obtener plaza en los



aparcamientos municipales de residentes. En todo momento las PMR residentes tendrían prioridad para la asignación de plazas.

4. Prohibición expresa de estacionamiento de motocicletas sobre pavimentos podotáctiles ubicados en las aceras. Al objeto de promover la accesibilidad universal se prohíbe el estacionamiento de motocicletas y la colocación de otros objetos sobre pavimentos podotáctiles y su ámbito de influencia alrededor u otros recogidos en la normativa vigente sobre accesibilidad.

5. Reservas y Eurotaxis en servicio. Se recoge la posibilidad de que los eurotaxis en servicio estacionaran en las plazas reservadas para personas con movilidad reducida para dejarlas o recogerlas en beneficio de su accesibilidad y movilidad.

5.18.- Transporte público colectivo:

Esta materia se regula específicamente en el Título Segundo del Libro II del Proyecto de Ordenanza, en ejercicio de las competencias normativas reglamentarias delegadas por el artículo 7 del TRLT y los artículos 38 a 40 de la LCREM, en relación con la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid.

1. Regulación sistemática. La ordenanza regula el transporte público colectivo de forma sistemática, incorporando contenido de la vigente Ordenanza de transporte público colectivo especial, escolar y de menores que quedaría derogada con la aprobación de la nueva norma.

2. Régimen de prioridad para el transporte público urbano regular de uso general. La ordenanza regularía una especial protección funcional (servicio público esencial no afectado por restricciones medioambientales, carriles-bus y plataformas separadas) y jurídica (vigilancia de los carriles reservados del Servicio Automático del Control de Estacionamiento (SACE) y sanción de incumplimientos).

3. Red básica de transportes. Se regularía la 'Red básica de transportes' como la integrada por toda vía pública por la que circule, pare o regule una línea de transporte público colectivo regular de uso general (en particular los autobuses de la Empresa Municipal de Transportes), y se le otorgaría una especial relevancia al someter a informe preceptivo y previo del órgano municipal competente en materia de transporte cualquier autorización de ocupación (obras, eventos deportivos, etcétera) que le afecte.

4. Se protege especialmente la accesibilidad universal a las paradas y autobuses: La ordenanza define el 'ámbito o zona de parada' con sus dimensiones tanto en la



calzada como en la acera, y la necesidad de que se encuentre libre de obstáculos y acondicionada según la normativa vigente de accesibilidad para que el autobús realice su parada adecuadamente, permitiendo la subida y bajada de viajeros simultáneamente de forma accesible, así como el despliegue de la rampa de acceso con sillas de ruedas.

5.19.- Mercancías:

Esta materia se regula específicamente en los capítulos I a IV del Título Segundo del Libro III del Proyecto de Ordenanza, en ejercicio de las competencias normativas reglamentarias delegadas por el artículo 7 del TRLT y los artículos 38 a 40 de la LCREM, y las facultades municipales de ordenación del espacio público conforme al artículo 25 de la LBRL y la LCREM y las facultades de protección de los derechos de los consumidores.

1. Reserva de carga y descarga dotacional. Control de tiempo de ocupación mediante tique electrónico. La ordenanza regula la reserva de estacionamiento para carga y descarga de carácter dotacional (uso compartido, interés público) y contempla la posibilidad de registrar el uso de tañes reservas mediante la obtención de un 'tique electrónico' que permita conocer el tiempo de uso de cada reserva (y por tanto planificar mejor sus horarios de funcionamiento y necesidad) y controlar el cumplimiento de los tiempos máximos de estacionamiento en las mismas.

2. Horario general de Distribución Urbana de Mercancías (DUM). La distribución urbana de mercancías (DUM) comprende tanto los servicios de entrega y recogida tanto a establecimientos públicos como directa a particulares. Su horario se establecería en las siguientes franjas:

Los vehículos de masa máxima autorizada igual o inferior a 18 toneladas, realizarían 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 se trate de vehículos con el distintivo ambiental CERO o cumplan las limitaciones y condicionantes establecidos en la normativa específica aplicable en materia de ruido.

Los vehículos de masa máxima autorizada superior a 18 toneladas hasta los límites de vehículos en régimen de transporte especial, o, cuyo número de ejes sea igual o superior a 3, realizarían las labores de carga y descarga en el horario comprendido entre las 22 y las 7 horas siempre que se cumplan las limitaciones y condicionantes establecidos en la normativa específica aplicable en materia de ruido.

3. Tiempo máximo por operación de carga y descarga: a fijar por Junta de Gobierno. Conforme al Proyecto de Ordenanza sería la Junta de Gobierno la que podría establecer el tiempo máximo de uso de tales reservas para la realización de labores de



carga y descarga, atendiendo al ámbito espacial, las características ambientales del vehículo conforme al distintivo ambiental emitido por la Dirección General de Tráfico la masa máxima autorizada del vehículo empleado y la necesidad de tiempo para realizar cada actividad.

El tiempo actualmente fijado en la ordenanza vigente es de 30 minutos sin que se prevean, en la misma, mecanismos para su modificación distintos del cambio de la propia ordenanza. Con el nuevo modelo la Junta de Gobierno podría establecer horarios máximos para la carga y descarga de determinados ámbitos geográficos o funcionales de la ciudad, logrando con ello una mayor eficacia y eficiencia en el uso del espacio público, mejorando la movilidad urbana y el desarrollo de la actividad económica y el disfrute por los ciudadanos del espacio público municipal.

4. Restricciones ambientales para vehículos de DUM en las Zonas de Bajas Emisiones. En aplicación de la medida 15 del Plan de Calidad de aire de la ciudad de Madrid y Cambio Climático, la distribución urbana de mercancías en las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) debería realizarse mediante vehículos CERO, ECO y C, y se establecería un régimen transitorio para vehículos sin distintivo ambiental (menor de 3500 kilogramos hasta el 31 de diciembre de 2019 y mayor de 3500 kilogramos hasta 31 de diciembre de 2022) y con distintivo ambiental “B” (menor de 3500 kilogramos hasta 31 de diciembre de 2021 y mayor de 3500 kilogramos hasta 31 de diciembre de 2024).

5. Registro DUM vehículos y operadores (Plan A). En aplicación de la medida 14 del Plan de Calidad de aire de la ciudad de Madrid y Cambio Climático, la ordenanza contemplaría la constitución de un registro municipal de vehículos de distribución urbana de mercancías (sistema de información DUM) que permita identificar a todos los vehículos y operadores que realizan distribución de mercancías en la ciudad, con las siguientes finalidades: diseño, regulación y control del uso de las zonas de carga y descarga o de plazas de estacionamiento regulado; y aplicación de medidas de acceso a zonas restringidas y la posibilidad del autoregistro para la obtención de autorizaciones; control del intrusismo para proteger a los consumidores en la prestación de tales servicios.

6. Resolución anual de calendario de limitaciones específicas y singulares de mercancías peligrosas: La ordenanza incluye la previsión de que, anualmente, el órgano municipal competente, fijará, entre otras condiciones, las limitaciones generales en cuanto a fechas, horarios e itinerarios a la que quede sujeto dicho transporte, estableciendo también las materias que pueden quedar exceptuadas de todas o algunas de las limitaciones que se establezcan, así como las materias que pueden ser eximidas mediante autorización especial municipal de la prohibición siempre y cuando se solicite y justifique la necesidad de circular. En la actualidad el calendario aparece determinado



de manera rígida en la ordenanza y no permite responder a los problemas de desabastecimiento que pueden producirse, especialmente en materia de hidrocarburos, en determinadas fechas.

5.20.- Rodajes:

Esta materia se regula específicamente en el capítulo VI del Título Segundo del Libro III del Proyecto de Ordenanza, en ejercicio de las competencias normativas reglamentarias delegadas por el artículo 7 del TRLT y los artículos 38 a 40 de la LCREM, y las facultades municipales de ordenación del espacio público conforme al artículo 25 de la LBRL y la LCREM.

1. Ocupación de la vía pública: Tendrá la consideración de rodaje a los efectos establecidos en la nueva Ordenanza, todo proceso de grabación o retransmisión de una acción televisiva, cinematográfica o de realización de reportaje fotográfico que se realice dentro del término municipal de Madrid y precise la ocupación del suelo, vuelo o subsuelo de dominio público, con vehículos o elementos de asistencia a la grabación.

2. Dos días consecutivos de rodaje en intervalos de quince días. Para facilitar un equilibrio adecuado entre la promoción de la actividad económica y de la imagen de la ciudad que producen los rodajes y el derecho de las personas residentes a limitar las molestias que, desde el punto de vista del estacionamiento y la ocupación del espacio público puedan suponer, con carácter general, tratándose de una misma acción de rodaje y solicitante, la ocupación para rodaje se autorizaría 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.

3. Preferente zona azul. Cuando la ocupación se solicite para zona de estacionamiento regulado (SER), se realizaría preferentemente en zona azul, pudiendo concederse en zona verde únicamente cuando no sea posible el estacionamiento en zona azul en las calles próximas a donde se desarrolle la acción de rodaje.

4. Declaración de interés municipal. La ordenanza prevería que la Junta de Gobierno pudiera acordar la "declaración de interés municipal" de aquellos rodajes que por tener características especiales de promoción de la ciudad de Madrid y de su imagen, o por la repercusión económica en la ciudad o circunstancias especiales que se justifiquen, así lo soliciten.

5.21.- Sanciones:



Esta materia se regula específicamente en el Título Primero del Libro IV del Proyecto de Ordenanza, y conforme al principio de legalidad y tipicidad del Derecho sancionador se limita a recoger infracciones y sanciones al amparo de las expresamente regulas en norma con rango legal conforme a la legislación estatal en materia de: tráfico, circulación y seguridad vial (el 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 y el Reglamento general del circulación); la legislación de régimen local (fundamentalmente el título XI de la Ley 7/1985, de 2 de abril, de Bases de Régimen Local, el Texto Refundido las Disposiciones Legales en Materia de Régimen Local aprobado mediante Real Decreto Legislativo 781/1986, de 18 de abril y la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid, especialmente el artículo 41; la Ley Orgánica 4/2015, de 30 de marzo, de protección de la seguridad ciudadana; la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid (fundamentalmente el artículo 17); la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera; el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social aprobado mediante Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre; la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, de Patrimonio de las Administraciones Públicas; la Ley 22/2011, de 28 de julio, de Residuos y suelos contaminados; y el Texto refundido de la Ley de protección de los derechos de los consumidores.

1. Se regula la retirada de vehículos averiados o accidentados de la vía pública mediante la grúa municipal cuando afecten a la fluidez del tráfico (ejemplo: averías en M30). Por razón de accidente o avería de un vehículo en la vía pública, que impida continuar su marcha, especialmente cuando tales supuestos se produzcan en la M-30 o en las vías principales de acceso a la ciudad de Madrid, y obstaculice o dificulte la circulación o suponga un peligro para ésta o para las personas o los bienes, la grúa municipal retiraría sin coste el vehículo trasladándolo a una zona de menor afección.

2. Regulación de función de control. La ordenanza regula específicamente la función de las personas que ejercen servicios de control del Servicio Automático del Control de Estacionamiento (SACE) y de las zonas de estacionamiento regulado, integrados en mecanismos sistemáticos de control de la normativa sobre carril-bus y estacionamiento respectivamente.

3. Período de aviso para nuevos sistemas de control de un mínimo de 2 meses: Antes de la implantación definitiva de nuevos dispositivos automatizados de control de la disciplina viaria que permitan la identificación de las matrículas de los vehículos o de los procedimientos sistemáticos de control de detección de infracciones a la normativa de tráfico, seguridad vial y circulación de vehículos, o bien de la modificación



substantial de los principales parámetros de funcionamiento de los sistemas o dispositivos de control, se realizaría un "período de aviso" no sancionador a quienes conduzcan durante un período mínimo de dos meses. Durante dicho período de aviso, el órgano municipal competente enviaría a las personas titulares de los vehículos que hayan sido detectados una comunicación de carácter informativo.

4. Responsabilidad de los establecimientos por mal uso sistemático de vía pública (doble fila, ocupación aceras y espacios peatonales, etcétera). La ordenanza regula, en los términos previstos en el TRLT, la responsabilidad de los establecimientos que de forma sistemática incumplen en su actividad la normativa sobre circulación y estacionamiento mediante el estacionamiento en doble fila por sus propios vehículos, la ocupación sistemática de aceras y espacios peatonales dificultando así la movilidad peatonal y particularmente la de las personas con movilidad reducida, y otros similares.

5. Retirada de las bicicletas y VMU de las vías y espacios públicos cuando perturben o causen peligro. La ordenanza prevé la adopción motivada por los órganos municipales competentes de medidas provisionales de inmovilización o retirada de las vías urbanas de cualquier tipo de vehículos, incluidos ciclos, bicicletas, ciclomotores y motocicletas así como los de movilidad urbana (VMU) regulados en la nueva Ordenanza, por razones de protección de la seguridad vial cuando, como consecuencia del incumplimiento de los preceptos de la legislación específica, pueda derivarse un riesgo grave para la circulación, las personas o los bienes, así como por motivos medioambientales.

6. Tratamiento de bicicletas retiradas: destrucción y descontaminación, o bien, si estuvieran en perfecto estado de uso, reutilización por asociaciones educativas, sociales, culturales, medioambientales o de interés general.

5.22.- Sometimiento a autorización municipal.

1. El artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, establece que la potestad reglamentaria se ejercerá conforme a los "principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia, y eficiencia".

2. La presente Ordenanza sujeta al régimen de autorización las ocupaciones temporales con vehículos de las vías públicas y espacios urbanos de la ciudad de Madrid con motivo de la realización de trabajos, obras, actividades o prestación de servicios con vehículos, como sucede para el desarrollo de rodajes y reportajes fotográficos; las mudanzas; la realización de trabajos de obra civil y de edificación; la prestación de servicios de saneamiento, limpieza; la carga y descarga de mercancía; la realización de campañas sociales, sanitarias, educativas y de otras actividades.



Igualmente, se somete al régimen de autorización la reserva de espacios de las vías públicas para el estacionamiento de vehículos en determinadas zonas de la vía pública de la ciudad, como son el Área de Estacionamiento Regulado, la Zona de Aparcamiento Vecinal o para el de vehículos de personas con movilidad reducida; o las de carácter no dotacional como sucede con las reservas en la vía pública para la parada y estacionamiento de vehículos pertenecientes a organismos públicos pertenecientes a la Unión Europea, Estado, Comunidades Autónomas y Entidades Locales, con oficinas en el término municipal de Madrid y para los vehículos pertenecientes a las Misiones Diplomáticas u Oficinas Consulares acreditadas en España y a las Organizaciones Internacionales, cuyas sedes radiquen en Madrid; o aquellas que habilitan en la vía pública espacios que faciliten la parada o estacionamiento ante centros sanitarios o asistenciales o para establecimientos hosteleros; al igual que para la colocación de contenedores.

Este régimen de autorizaciones se encuentra justificado por razones legales y de interés general, toda vez que las vías y espacios públicos urbanos, son bienes de titularidad municipal, cuya naturaleza jurídica es la de bienes de dominio público que se encuentran afectados al uso general de la ciudadanía, según establece el artículo 5 de la Ley 33/2008, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas (LPAP) en concordancia con el artículo 3 del Reglamento de Bienes de las Entidades Locales, aprobado por Real Decreto 1372/1986, de 13 de junio (RBEL).

Por tanto, conforme lo dispuesto en el artículo 84 de la LPAP, nadie puede ocupar dicho bienes o utilizarlos en forma que exceda el derecho de uso general, sin título que lo habilite otorgado por la autoridad competente. Así, de acuerdo con el artículo 86 LPAP, su ocupación está sujeta a autorización. De igual manera, el artículo 77 del RBEL señala que el uso común especial normal de los bienes de dominio público se sujetará a licencia ajustada a la naturaleza del dominio.

Por otra parte, con base en lo establecido en el artículo 5 de la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio, el régimen de autorizaciones podrá imponerse siempre que concurren los requisitos de no discriminación, necesidad y proporcionalidad.

En este sentido, las autorizaciones que se regulan en la Ordenanza de Movilidad Sostenible, no resulta discriminatorias, ni directa ni indirectamente, para las personas usuarias de las vías, pues las mismas tienen carácter reglado y por ello, todas aquellas personas que reúnan las condiciones claras, inequívocas y objetivas requeridas en la normativa aplicable, serán habilitados directamente para la utilización o uso especial de los referidos bienes de dominio público.



De igual manera el régimen de autorización es proporcionado al interés general, puesto que como ya se ha indicado anteriormente, nadie puede, sin título que lo autorice otorgado por la autoridad competente, ocupar bienes de dominio público o utilizarlos en forma que exceda el derecho de uso que, como en el caso de las vías públicas, corresponde por igual y de forma indistinta a toda la ciudadanía, por lo que no procede la aplicación de ningún otro instrumento que garantice de manera transparente y objetiva la utilización especial de las vías públicas, toda vez que en los supuestos regulados en la Ordenanza que se sujetan a la preceptiva autorización para la ocupación o reserva de espacios en las vías públicas, no puede efectuarse un control a posteriori.

3. A continuación se analizan con más detalle las más relevantes autorizaciones recogidas en la presente Ordenanza, sin perjuicio de que los criterios de necesidad, proporcionalidad y no discriminación se satisfacen en cuantos supuestos de autorización recoge la Ordenanza de Movilidad Sostenible:

1º) Autorización para el uso de las reservas (artículo 61)

a) El espacio existente en la vía pública es limitado y en él se realizan una multitud de usos diversos, siendo necesario que el Ayuntamiento de Madrid en el ejercicio de sus competencias sea el que regule y distribuya los espacios existentes.

b) En este sentido, una vez que se concede la autorización de reserva de espacio y se señala, es necesario que los agentes encargados del control del tráfico y el estacionamiento puedan comprobar que el vehículo estacionado en la reserva, está debidamente autorizado para ello, máxime si tenemos en cuenta que las reservas que tienen la consideración de no dotacionales están sujetas al previo abono de la tasa por utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público local.

c) Por lo tanto, se considera que dicha sujeción a autorización previa está plenamente justificada y es necesaria, dado que de no existir no sería posible comprobar que el vehículo que utiliza la reserva, está autorizado para ello; es eficaz, en cuanto que se adecua a la finalidad que persigue que es la de maximizar el reparto del escaso espacio existente en vía pública y comprobar que es utilizado por los vehículos autorizados para ello; es proporcional, al exigir únicamente la documentación mínima e imprescindible para poder otorgarse la autorización, que únicamente es en el caso de estar sujeta al pago de la tasa, la acreditación del mismo.

c) Dicha autorización se exige para el uso de las reservas siguientes:

- Servicios de interés municipal (Artículo 79.2)

- Organismos públicos (artículo 93.1)



- Misiones diplomáticas, oficinas consulares y organizaciones internacionales (artículo 97.1)

- Centros sanitarios o asistenciales (artículo 101)

- Establecimientos hoteleros (artículo 105)

- Centros o actividades singulares (artículo 109).

2º) Autorización especial para la circulación de vehículos que transporten mercancías peligrosas.

La normativa específica que regula las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español deriva del Acuerdo Europeo sobre el Transporte de Mercancías Peligrosas por carretera (ADR), directamente aplicable al transporte interno en virtud de lo dispuesto en la citada Directiva. Cada dos años se publica en el B.O.E el texto refundido que comprende las últimas modificaciones del ADR que entran en vigor en las fechas indicadas en la propia enmienda.

El artículo 5 del Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español dispone que: “1. De acuerdo con lo establecido en los artículos 37 y 39 del Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/ 2003, de 21 de noviembre, el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación, el control y la vigilancia de la circulación podrá fijar restricciones a la circulación de vehículos que transporten mercancías peligrosas.”

A su vez el apartado 2 del artículo 7 del citado Real Decreto dispone que: *“los transportistas que hayan de utilizar tramos de carretera o vías urbanas, que estén sometidas a restricciones o prohibiciones de circulación para los vehículos que transporten mercancías peligrosas, deberán solicitar permiso especial del órgano administrativo que las estableció, previa justificación de su necesidad, con indicación del calendario, horario, itinerario, necesidad de acompañamiento, en su caso y demás circunstancias específicas, de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento General de Circulación”*.

En este sentido, la exigencia de autorización para la circulación de vehículos que transporten mercancías peligrosas, además de prevista en la normativa estatal, se considera necesario en el ámbito urbano de Madrid, tanto por razones de seguridad vial, al tratarse de un tipo de transporte muy sensible que debe estar perfectamente controlado en cuanto a sus itinerarios y horarios, para poder controlar las posibles



incidencias que pudieran producirse, como desde un punto de vista de la movilidad, al tener que asegurarse el suministro de determinadas mercancías peligrosas que son estratégicas para la vida de los ciudadanos, como es el caso de los combustibles o de los productos radioactivos para uso en hospitales.

Por lo tanto, se considera que su regulación responde a los principios de necesidad, eficacia y proporcionalidad.

3º) Autorización para la ocupación del espacio público para la realización de mudanzas (artículo 229).

La prestación del servicio de mudanzas tiene una importante afección sobre el uso del espacio público ya que en su mayor parte se realiza colocando los camiones necesarios sobre la vía pública y en espacios muy próximos al inmueble en el que pretende realizarse ya que normalmente tienen que trasladar mobiliario voluminoso; cuando esta ocupación puede realizarse en banda de estacionamiento, no se produce afección sobre la circulación pero sí sobre el estacionamiento, siendo necesaria la ocupación del espacio y avisar a los vecinos titulares de los vehículos previamente estacionados, de la próxima ocupación del espacio con el fin de que los retiren con anterioridad a que se produzca la ocupación, por lo que dicha ocupación se sujeta a la obtención de una autorización anual genérica, que habilita a sus titulares a realizar las ocupaciones que precisen siempre previo cumplimiento de las normas de señalización.

Cuando la ocupación implica la ocupación de carriles de circulación, carriles bus o en general, la ocupación de zonas donde esté prohibida la parada y el estacionamiento, se precisa una autorización de ocupación específica, dada la importante afección sobre la movilidad que conlleva.

Por lo tanto, en ambos casos se considera que la sujeción a autorización está plenamente justificada para garantizar el correcto uso del espacio público y su control, siendo necesaria, eficaz y proporcionada ya que los derechos que se otorgan con la ocupación, limitan derechos de terceros a los que se impide el uso del espacio ocupado.

4º) Autorización para la realización de rodajes (Artículo 233)

Las actuaciones que se realizan en Madrid por rodajes, entendiéndose por tales tanto retransmisiones televisivas, cinematográficas, o reportajes fotográficos que precisan de la ocupación del espacio público, superan anualmente las 11.000.

Además, en buena parte de ellas se precisa de la movilización de equipos numerosos de profesionales que precisan la asistencia de al menos cuatro camiones, lo que supone una afección muy importante sobre el dominio público que necesita



regularse, dado que nuevamente la ocupación del espacio limita los derechos de los terceros afectados, debiendo cumplirse los requisitos en lo que a señalización se refiere.

Por lo tanto, se trata de una medida justificada, proporcional y eficaz.

5º) Tarjeta para el estacionamiento de personas con movilidad reducida, TEPMR (Artículo 240).

La TEPMR es el documento identificativo de las personas que cuentan con dificultades de movilidad conforme a los criterios establecidos en la normativa autonómica de aplicación, y su regulación viene dada por la Recomendación 98/376, de 4 de junio del Consejo de la Unión Europea, que recomienda la creación de tarjetas de estacionamiento para personas con movilidad reducida, 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 y el Decreto 47/2015 de la Comunidad de Madrid.

En este sentido, es necesaria la regulación en la ordenanza de movilidad sostenible, para regular las condiciones de dicha tarjeta y su uso en Madrid, respondiendo a la necesidad impuesta por la norma con rango de ley y dando satisfacción a un colectivo al que pretende brindarse una especial protección.

6º) El proyecto normativo sujeta a autorización previa municipal la circulación y/o el estacionamiento de distintos tipos de vehículos con amparo tanto en el artículo 7.2 del Texto refundido de la Ley de Tráfico (TRLT) como del artículo 84.1.b) en relación con el artículo 84.bis.1.a) ambos de la LBRL.

7º) En lo que respecta a las autorizaciones contempladas en el Título segundo del Libro II dedicado a “Transporte colectivo”, su exigencia es coherente con el ordenamiento jurídico vigente. No se incluyen trámites adicionales o distintos y el procedimiento que se establece es el imprescindible para atender al cumplimiento de los fines de la regulación. En concreto a las autorizaciones que se incluyen en el Capítulo III Transporte público colectivo urbano regular de viajeros de uso especial, escolar y de menores, artículos del 169 al 177 (ambos inclusive) se establecen en cumplimiento del artículo 89.1. de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) y el artículo 2 del Real Decreto 443/2001 de 27 de abril, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores.

Por tanto, las autorizaciones exigidas por la Ordenanza dan cumplimiento a los principios de buena regulación contenidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de PAC.



6. Atribución de potestades de ejecución de la ordenanza: El proyecto de ordenanza recoge a lo largo de texto varias remisiones a distintos órganos municipales que por razón de su atribución material resulten competentes para la concreción y ejecución de la misma. Dicha concreción se realiza al amparo de la potestad autoorganizativa municipal conforme a lo previsto en los artículos 4.1.a) de la LBRL, 20 de la LCREM y 1.2 de la Ley 39/2015 de PAC.

7. Listado pormenorizado de las normas que quedarían derogadas como consecuencia de la entrada en vigor de la Ordenanza de movilidad sostenible: Tal y como recoge la disposición derogatoria del proyecto de ordenanza, la aprobación y entrada en vigor supondría la derogación expresa de todas las disposiciones de igual rango que se opongan a la misma, y particularmente las siguientes normas:

- a) La Ordenanza de Movilidad para la Ciudad de Madrid, de 26 de septiembre de 2005.
- b) La Ordenanza reguladora de la prestación de Servicios de Mudanzas, aprobada por Acuerdo plenario de 30 de septiembre de 1992.
- c) La Ordenanza municipal reguladora del Servicio de Transporte Escolar y de Menores de Carácter Urbano en el término municipal de Madrid aprobada por Acuerdo plenario de 6 de abril de 1984.
- d) El artículo 22 y el párrafo primero del artículo 23 de la Ordenanza Reguladora de la Señalización y Balizamiento de las Ocupaciones de las Vías Públicas por la Realización de Obras y Trabajos, aprobada por Acuerdo Plenario de 27 de mayo de 1992.
- e) La tarifa de la tasa establecida para la Zona de Bajas Emisiones, en el artículo 6.1 y en el anexo de la Ordenanza Fiscal de 9 de octubre de 2001, reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en Determinadas Zonas de la Capital y de delimitación de la Zona de Estacionamiento Regulado.

III. ANÁLISIS SOBRE LA ADECUACIÓN DE LA PROPUESTA AL ORDEN DE DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS:

Tal y como recoge expresamente la disposición final la aprobación de la Ordenanza se llevaría a cabo en ejercicio de las competencias atribuidas al Ayuntamiento de Madrid en materia de ordenación de la movilidad sostenible, al amparo de lo dispuesto en los artículos 38 a 45 de la Ley 22/2006, de 2006, de 4 de julio, de capitalidad y régimen especial de Madrid, los artículos 4.1.a), 25.2 y 49 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, de bases del régimen local, el artículo 55 del Texto refundido de las disposiciones legales en materia de régimen local aprobado mediante Real



Decreto Legislativo 781/1986, de 18 de abril, el artículo 7 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, el artículo 6 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, y los artículos 99 y siguientes de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.

1. Legislación en materia de tráfico: El artículo 7.b del el 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, atribuye a los municipios la regulación, mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.

2.1 Legislación de régimen local general: El Ayuntamiento de Madrid, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 25 punto 2, apartado g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local, ejerce como competencias propias, en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas, las relativas al tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad.

2.2 Legislación de régimen local especial: La legislación de régimen local especial atribuye específicamente al Ayuntamiento de Madrid competencias adicionales a las reconocidas para todos los municipios por la LBRL. Por otra parte, en materia de movilidad y de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 38, 39 y 40 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (LCREM), este Ayuntamiento tiene atribuidas competencias en materia de tráfico, circulación y seguridad vial sobre las vías urbanas en el marco de la legislación sobre tráfico.

El artículo 39.1 de la citada LECREM atribuye al Ayuntamiento de Madrid la regulación de los distintos usos de las vías y espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos.

Asimismo el artículo 40 de la LCREM atribuye al Ayuntamiento de Madrid competencia en materia de regulación y control de cualesquiera de los usos de que sean susceptibles las vías y los espacios abiertos al tránsito de personas, animales y toda clase de vehículos.



De acuerdo con lo dispuesto en la citada Ley de Tráfico, según lo previsto en los artículos 38, 39, 40 y 41 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid, el Ayuntamiento de Madrid ejerce las competencias que tiene atribuidas en materia de tráfico, circulación y seguridad vial sobre las vías urbanas y sobre las travesías cuando hayan sido declaradas vías urbanas, regulando los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar, entre otros, los de circulación y estacionamiento y hacerlos compatibles con la protección del medio ambiente.

3. Legislación de calidad del aire: La Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante Ley de Calidad del Aire), en relación con el artículo 25. 2.b) y g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local, faculta a las entidades locales para el ejercicio de las competencias tanto en materia de calidad del aire y protección contra la contaminación atmosférica, como de tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad, que tengan atribuidas en el ámbito de su legislación específica, o que les sean atribuidas en el marco de la legislación básica del Estado y de la legislación de las Comunidades Autónomas en dichas materias.

En este sentido, los artículos 16.4 de la Ley de Calidad del Aire y 25 del Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, confieren a las entidades locales, cuando exista el riesgo de que el nivel de contaminantes supere los umbrales de alerta especificados en la citada norma reglamentaria, potestades para adoptar, entre otras, medidas de restricción total o parcial del tráfico, incluyendo restricciones a los vehículos más contaminantes, a ciertas matrículas, a ciertas horas o a ciertas zonas.

4. Asimismo algunos contenidos de la Ordenanza se basan en el ejercicio de competencias administrativas municipales en materia de protección de los consumidores al amparo de lo previsto en el Texto refundido de la Ley general para la defensa de los derechos de los consumidores y usuarios y otras leyes complementarias, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre.

5. El Proyecto se ha redactado en ejercicio de las competencias municipales con pleno respeto a la distribución de competencias estatales y autonómicas, conforme a los títulos competenciales descritos específicamente para cada concreta materia en el subapartado "5. Análisis jurídico del contenido" del apartado "II. Contenido y análisis jurídico" de esta Memoria. Asimismo el Proyecto se ajusta a los principios de legalidad y de jerarquía normativa.

El Proyecto de Ordenanza se tramita de cara, en su caso, a la aprobación por el Pleno Municipal en ejercicio de la potestad reglamentaria reconocida por el artículo



4.4.a) de la LBRL, el artículo 55 del Texto Refundido las Disposiciones Legales en Materia de Régimen Local, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 781/1986 de 18 de abril y el artículo 128.1 de la de la Ley 39/2015, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPAC) de acuerdo con lo previsto en la Constitución, el Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid y la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local.

IV. IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO:

Dada la amplitud y relevancia de la norma a la práctica totalidad de la realidad resulta prácticamente imposible analizar con detalle las posibles afecciones económicas, que dependen en gran medida de factores externos a la Administración como las decisiones individuales de las personas físicas y jurídicas nacionales e internacionales, la evolución económica, el precio de los carburantes y la electricidad, la actividad económica en su conjunto, la evolución demográfico, los cambios sociales y otras muchas y muy diversas realidades.

En este sentido es preciso destacar que, de conformidad con el dispositivo Sexto del Acuerdo de Junta de Gobierno de 3 de mayo de 2018 por el que se aprueba 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 conforme a lo previsto en su dispositivo tercero.

Sin perjuicio de ello se ofrece a continuación información, en la medida limitada de las posibilidades de este Centro Directivo, información sobre el impacto económico general del impacto presupuestario que podría derivarse de la aprobación de la norma.

1.- Impacto económico general: En lo que al impacto económico general se refiere es necesario destacar que una norma reglamentaria municipal que afecta a una gran ciudad como Madrid con 3.182.175 habitantes empadronados a 1 de enero de 2017 en el que el 85,6% cumple el requisito de edad para conducir distintos tipos de vehículos al tener más de 16 años y que recibe a diario entre 500 y 800 mil vehículos supone tanto impactos positivos como negativos para los ciudadanos.

1.1 Coste medioambiental: Tal y como consta en el “Estudio de parque circulante de la ciudad de Madrid. Año 2017”¹⁴ de la Dirección General de

¹⁴ Puede acceder al estudio completo a través de los siguiente enlaces:

<http://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/Medio-ambiente/Estudio-del-Parque-Circulante-de-Madrid->



Sostenibilidad y Control Ambiental en 2014 el tráfico rodado de la ciudad de Madrid fue responsable del 51% de las emisiones de NOX, el 55% de las emisiones de CO, así como, el 55% de las emisiones de PM 2,5 y el 40% de las emisiones de CO2 según datos de la última versión disponible del Inventario de Emisiones Contaminantes a la Atmósfera.

El tráfico rodado totalizó la principal contribución a la emisión de estos compuestos en el periodo 1999-2014. Por ello es preciso reducir los efectos perniciosos que la contaminación derivada de la movilidad supone para la salud y la integridad física de las personas en un contexto en el que tal y como se ha señalado previamente, 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.

1.2 Incidencia económica de las medidas de movilidad medioambientalmente sostenible: El siglo XXI asiste al desarrollo tecnológico de nuevas formas de movilidad y a vehículos más eficientes energéticamente y menos contaminantes. El carácter necesariamente limitado de los combustibles sólidos y los perniciosos efectos de sus emisiones contaminantes sobre la calidad del aire y la salud de las personas hacen necesario el tránsito hacia formas de movilidad medioambiental y energéticamente más sostenibles.

En este sentido la Ordenanza eleva a rango normativo reglamentario el contenido del Plan de Calidad del Aire y Cambio Climático. Las restricciones y prohibiciones generales y específicas de circulación y estacionamiento están destinadas a proteger la salud de las personas mediante la restricción y en su caso prohibición de circulación y/o de estacionamiento de determinados o de todos los vehículos en función de su tecnología de emisiones conforme al distintivo ambiental de la DGT o de la calidad del aire den los supuestos de episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno y otras contaminantes.

Estas prohibiciones van a suponer en algunos supuestos la necesidad de cambiar el vehículo. Actualmente puede producirse una ralentización del cambio del vehículo porque muchas personas físicas y jurídicas prefieren esperar a que la tecnología del vehículo eléctrico obtenga un mayor desarrollo y un abaratamiento de precios, así como contar con redes más amplias y tupidas de puntos de recarga. Pero conforme finalicen los plazos recogidos en los regímenes transitorios es previsible que se favorezca la

[2017?vgnextfmt=default&vgnextoid=6184bdcd11491610VgnVCM1000001d4a900aRCRD&vgnextchannel=3edd31d3b28fe410VgnVCM1000000b205a0aRCRD](http://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/Sostenibilidad/EspeInf/Energia/03Energia/3bMovilidad/ParqueCirculante/Ficheros/EstudioPCMad2017.PDF)
<http://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/Sostenibilidad/EspeInf/Energia/03Energia/3bMovilidad/ParqueCirculante/Ficheros/EstudioPCMad2017.PDF>



renovación del parque móvil, lo cual supone un coste para los adquirentes y una oportunidad de desarrollo económico para determinados agentes económicos (fabricantes, distribuidores, suministradores de energía eléctrica, etc).

1.3 Desarrollo de nuevas tecnologías y de formas de movilidad menos contaminantes: La Ordenanza de Movilidad facilita el desarrollo de la movilidad peatonal, de la movilidad ciclista y de la movilidad eléctrica, tanto a través de coches y vehículos eléctricos como de VMUs. En este sentido podría afirmarse que la aprobación de la Ordenanza supondrá indirectamente la promoción del desarrollo económico vinculado a las formas de movilidad más sostenibles, el desarrollo de inversiones en redes de puntos de recarga eléctrica y permitirá anticipar y favorecer el cambio tecnológico de movilidad que necesariamente y en todo caso va a producirse como consecuencia del desarrollo técnico y tecnológico. Este desarrollo no solo mejorará la salud de los ciudadanos sino que será fuente de desarrollo económico y tecnológico.

1.4 Uso de vehículo compartido: El Proyecto de Ordenanza protege los derechos de los consumidores en relación con las nuevas formas de movilidad que permiten el arrendamiento por minutos de todo tipo de vehículos (automóviles, motocicletas, bicicletas), que permiten a muchos ciudadanos beneficiarse del uso del transporte público colectivo de uso regular general y evitar disponer de un vehículo privado, mediante el uso esporádico del servicio de autotaxi, VTCs y el arrendamiento de vehículos sin conductor.

2.- Impacto presupuestario.

2.1 El artículo 3.2 del Proyecto establece que todo lo relativo a los tributos y exacciones que hubieran de satisfacerse como consecuencia del régimen de usos de las vías y espacios urbanos que se regulan en esta ordenanza se regirán por lo dispuesto en las correspondientes ordenanzas fiscales y de precios públicos.

Desde el punto de vista de los ingresos públicos¹⁵ se distinguen los siguientes tipos de ingresos que tienen relación con el contenido de la Ordenanza:

1º) Los derivados de las tasas por ocupación del dominio público, como las derivadas del estacionamiento en las plazas del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) del capítulo III del Título tercero del Libro I. El Proyecto recoge en su artículo 49.1 la obligación, establecida ya en la vigente Ordenanza, relativa a que los vehículos

¹⁵ La gestión de estos ingresos se regula por la Ley reguladora de las haciendas locales y la Ordenanza fiscal general de gestión, recaudación e inspección aprobada mediante Acuerdo Plenario de 23 de diciembre de 2004: https://sede.madrid.es/FrameWork/generacionPDF/ANM2005_1.pdf?idNormativa=0c077b3cb0e4f010VgnVCM1000009b25680aRCRD&nombreFichero=ANM2005_1&cacheKey=60



de los residentes estén dados de alta en el Padrón del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM), resultando por tanto de aplicación la Ordenanza reguladora del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica aprobada mediante Acuerdo Plenario de 9 de octubre de 2001.¹⁶

Los ingresos fiscales derivados del SER se regulan por la Ordenanza reguladora de la tasa por estacionamiento de vehículos en determinadas zonas de la capital y de delimitación de la zona de estacionamiento regulado, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 9 de octubre de 2001.¹⁷

2º) Los derivados de las futuras Zonas de Aparcamiento Vecinal (ZAV) del capítulo IV del Título tercero del Libro I. La creación de ZAVs supondría la generación de ingresos fiscales municipales vía tasas, debiendo señalarse que el estacionamiento en las ZAVs por personas residentes en el área geográfica concreta será gratuito, por lo que solo abonarían tasa en su caso las no residentes.

Asimismo se hace constar que la creación de las ZAVs supondría la necesidad de prestar un nuevo servicio que supondría costes materiales y personales, que podrían gestionarse en cualquiera de las formas de gestión directas e indirectas de los servicios públicos recogidas en la LBRL.

En todo caso la creación de las ZAVs se sujeta a la aprobación por la Junta de Gobierno, siendo en dicho acto administrativo donde deben evaluarse los costes e ingresos a efectos de la evaluación económica de su impacto y su oportuna fiscalización por la Intervención General municipal.

Los ingresos derivados de la tasa por el estacionamiento por no residentes en las ZAV requerirá el desarrollo reglamentario mediante la oportuna Ordenanza fiscal.

3º) Otras tasas por la ocupación privativa o el aprovechamiento especial del dominio público como las tasas por concesión de ocupaciones (capítulo II del Título segundo), reservas (capítulo V del Título tercero del Libro I) y mudanzas (capítulo V del Título Segundo del Libro IV), que están sujetas a la Ordenanza fiscal reguladora de

16

https://sede.madrid.es/FrameWork/generacionPDF/ANM2001_76.pdf?idNormativa=22387b3cb0e4f010VgnVCM1000009b25680aRCRD&nombreFichero=ANM2001_76&cacheKey=35

17

https://sede.madrid.es/FrameWork/generacionPDF/ANM2001_101.pdf?idNormativa=7d859d2e3fd4f010VgnVCM1000009b25680aRCRD&nombreFichero=ANM2001_101&cacheKey=30



la tasa por utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público local aprobada mediante Acuerdo Plenario de 9 de octubre de 2010.¹⁸

4º) Otras tasas vinculadas con la distribución de mercancías a través de transportes especiales, a los que resulta de aplicación la Ordenanza reguladora de la tasa de servicios por circulación de vehículos en régimen de transporte especial aprobada mediante Acuerdo Plenario de 9 de octubre de 2001.¹⁹

5º) Las tasas por tramitación de expedientes administrativos como la emisión la autorizaciones de mudanzas (capítulo V del Título ~~noventa~~ segundo). Esta tasa aparece actualmente regulada en la Ordenanza fiscal reguladora de la tasa por expedición de documentos administrativos aprobada mediante Acuerdo Plenario de 9 de octubre de 2001.²⁰

6º) Los ingresos en materia de aparcamientos son de dos tipos: respecto a la mayoría de los aparcamientos municipales en gestión indirecta el Ayuntamiento de Madrid recibe los cánones concesionales; respecto a los aparcamientos en gestión directa, el Ayuntamiento recibe a través de la Empresa Municipal de Transportes, S.A. (EMT) que los gestiona, los ingresos derivados de su explotación y tras asumir el pago de los gastos y tributos necesarios para la prestación del servicio hace suyo el resultado obtenido que la Administración Municipal hace suyo mediante la minoración de las aportaciones para el funcionamiento de la EMT. En este sentido debe señalarse que al regular las tarifas de los aparcamientos municipales se hace constar expresamente la obligación de garantizar la sostenibilidad económica del servicio

7º) Los ingresos por sanciones en aplicación de la Ordenanza de Movilidad y las legislaciones sectoriales citadas en el artículo 3 de la misma (Título Primero del Libro IV). En los supuestos de retirada de vehículos resulta de aplicación la Ordenanza reguladora de la tasa por retirada de vehículos de la vía pública, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 9 de octubre de 2001.²¹

18

https://sede.madrid.es/FrameWork/generacionPDF/ANM2001_100.pdf?idNormativa=94759d2e3fd4f010VgnVCM1000009b25680aRCRD&nombreFichero=ANM2001_100&cacheKey=29

19

https://sede.madrid.es/FrameWork/generacionPDF/ANM2001_79.pdf?idNormativa=6a787b3cb0e4f010VgnVCM1000009b25680aRCRD&nombreFichero=ANM2001_79&cacheKey=9

20

https://sede.madrid.es/FrameWork/generacionPDF/ANM2001_82.pdf?idNormativa=43c87b3cb0e4f010VgnVCM1000009b25680aRCRD&nombreFichero=ANM2001_82&cacheKey=19

21

https://sede.madrid.es/FrameWork/generacionPDF/ANM2001_80.pdf?idNormativa=82987b3cb0e4f010VgnVCM1000009b25680aRCRD&nombreFichero=ANM2001_80&cacheKey=14



8º) Tal y como señala el Informe preceptivo de 6 de abril de 2018 de la Agencia Tributaria 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.

2.2 En relación con los gastos, la aprobación de la Ordenanza no conlleva el reconocimiento de obligación económica alguna. La aprobación de este reglamento municipal no conlleva directa e inmediatamente la disposición de gasto alguno.

Sin perjuicio de ello esta Ordenanza es una de las más relevantes a nivel municipal por cuanto disciplina un ámbito esencial de la actividad administrativa municipal. Por ello, pese a que la aprobación no supone gasto alguno directamente, la Ordenanza establece obligaciones cuyo desarrollo, ejecución y puesta en práctica exige la disposición de gastos públicos tanto en materia de personal (Policía Municipal, Agentes de Movilidad, técnicos municipales en materias tan diversas como la planificación viaria y del transporte, del Centro de Gestión de la Movilidad, entre otros colectivos del personal municipal); como en recursos materiales (semáforos, señalización, balizamiento, radares, foto-rojos, espiras, cámaras, entre otros), tecnológicos (IAM y contratatas externas como medios del CGM) y de servicios (contratatas del SER y sus controladores y parquímetros, personal de las contratatas externas de tecnologías del tráfico, entre otros).

2.2.1 Aparcamientos municipales en gestión indirecta:

No procede analizar la repercusión económica de la aprobación de la Ordenanza respecto de los aparcamientos municipales en gestión indirecta 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 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.



Por ello se han desestimado las alegaciones presentadas en el trámite de información pública por la patronal de los aparcamientos y por concesionarios titulares de aparcamientos municipales de uso rotacional que pretenden obtener un lucro que se considera injustificado de la Administración para que, con los impuestos de la ciudadanía, se les financien inversiones para llevar a cabo actividades: a) que no autorizan sus contratos y pliegos respectivos; b) que no les impone la Ordenanza de Movilidad Sostenible, que tan solo recoge un régimen al que podrán adherirse libre y voluntariamente aquellas concesiones que así lo deseen siempre que no altere su equilibrio económico; y c) que pueden ser beneficiosas para los concesionarios y que libremente podrían decidir prestarlas para hacer más rentables aún sus concesiones.

En este sentido debe destacarse 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. La Ordenanza mantiene también inalterado el régimen de tarifas de los aparcamientos concesionados.

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.

Sin perjuicio de ello el Proyecto de Ordenanza 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 acrediten y declaren que no se vea alterado el régimen económico-financiero de la concesión y cumplan los requisitos establecidos en la Disposición adicional segunda.

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 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.



2.2.2 Zonas de Bajas Emisiones:

Tampoco la creación de las Zonas de Bajas Emisiones como “Madrid Central” pueden afectar a las concesiones sobre aparcamientos privados dado que la ocupación es una cuestión sujeta al riesgo y ventura de las concesiones y a las actividades de la realidad de mercado respecto de los aparcamientos del sector privado.

Las Zonas de bajas Emisiones no solo no afectan a la actividad de los aparcamientos sino que la favorecen en la medida en que la creación de la futura ZBE denominada “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.

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 Zonas de Bajas Emisiones, 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.

La restricción en las Zonas de Bajas Emisiones del tráfico de paso 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 de la Zona, por lo que por definición no necesitan estacionar en aparcamientos ni en superficie.

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, reduciendo 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, por lo que no existe relación de causalidad.

La creación de las Zonas de Bajas Emisiones 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.

La creación de las Zonas de Bajas Emisiones no supone una gran novedad en este ámbito 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.

Se trata pues de 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.

Por último, la facultad de modificar las condiciones de tráfico y circulación aparece expresamente reflejadas en los contratos, pliegos y reglamentos de régimen interior de los aparcamientos concesionados, excluyendo lógica y expresamente derecho indemnizatorio alguno pues se tratan de medidas de carácter general.

2.2.3 Zonas de Aparcamiento Vecinal:

Tampoco la posibilidad de creación de Zonas de Aparcamiento Vecinal afecta negativamente a los aparcamientos rotacionales concesionados, dado que las medidas de regulación de tráfico en superficie benefician siempre a los aparcamientos subterráneos. Por tanto no solo no parece existir daño económico alguno sino que la creación de las ZAV beneficia a los aparcamientos.

Por otro lado la Ordenanza no crea ninguna ZAV, solo una nueva posibilidad para la que establece su régimen jurídico básico. Si a solicitud de la vecindad se creara una ZAV se llevaría a cabo mediante la oportuna modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible. 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

Por último se trata de cuestiones vinculadas a al riesgo y ventura de la concesión.

2.3 Supeditación al cumplimiento de las obligaciones legales en materia de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera.

De conformidad con lo previsto en el artículo 129.7 de la LPAC, el cumplimiento de toda obligación recogida en la Ordenanza que pudiera afectar a los ingresos y gastos municipales se supedita al cumplimiento de los principios de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera, al Texto refundido de la Ley reguladora de las haciendas locales y la legislación presupuestaria y de sostenibilidad financiera, fundamentalmente la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera y el Reglamento de desarrollo de la Ley 18/2001, de 12 de diciembre, de Estabilidad Presupuestaria, en su aplicación a las entidades locales, aprobado mediante el Real Decreto 1463/2007, de 2 de noviembre.

V. REDUCCIÓN DE CARGAS ADMINISTRATIVAS:

De conformidad con lo previsto en el artículo 3.2 de la Ordenanza Municipal de Adaptación al Ámbito de la Directiva 2006/123/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior, se incorpora a esta Memoria el análisis del cumplimiento de los criterios establecidos en el apartado 1 del mismo precepto, sin perjuicio del contenido de informe preceptivo de la Dirección General de Calidad y Atención al Ciudadano:

5.1.- SIMPLIFICACION PROCEDIMENTAL:

5.1.1 Presentación de solicitudes y documentación:

La propuesta de Ordenanza recoge en su artículo 4 la obligación de las personas jurídicas y las recogidas en el apartado 2 del artículo 14 de la LPAC de presentar solicitudes y documentación de modo electrónico. Con ello se da cumplimiento a la LPAC y se facilita la comunicación con la Administración municipal y se agiliza la tramitación de los expedientes administrativos.

5.1.2 Preferencia del régimen de comunicación previa o de declaración responsable sobre la autorización previa:

La redacción del Proyecto de ordenanza se basa en el principio de simplificación de procedimientos a la hora de regular los procedimientos administrativos y las cargas



administrativas. En este sentido, en el Proyecto se evita al ciudadano la presentación de información adicional en varios procedimientos, bastando la presentación de una declaración responsable.

En el artículo 30.d).ii. se regula la presentación de declaración responsable en materia de autorizaciones de ocupación de la vía pública, en el que conste que no se dispone de espacio en el recinto interior de la obra.

También se posibilita la presentación de declaración responsable en otros artículos como el 50.3).a) referido al servicio de estacionamiento regulado en *renting* o *leasing*; en el 52.1.e); en el 52.1.f); en el 67.1.d) que regula las solicitudes de reserva para el estacionamiento de personas con movilidad reducida, acreditando la cercanía al puesto de trabajo; 91.d) relativo a la documentación requerida para solicitar la colocación de reservas para organismos públicos; en el 195.4; 199.1; 232.1.b); y 232.1.h).

Pese a que el artículo 2.d) de la Directiva 2006/123/CE excluye de su ámbito de aplicación a los servicios de transporte, la regulación de la ordenanza ha realizado un importante esfuerzo para simplificar los procedimientos y la documentación a presentar por los ciudadanos en materia de autorizaciones relacionadas con el transporte, siempre que ello no vaya en detrimento de la seguridad del transporte y de la ciudadanía.

5.1.3 Supresión de duplicidad de procedimientos o de trámites procedimentales:

En la redacción de la ordenanza propuesta se ha realizado una revisión de todos los procedimientos, suprimiendo la presentación de documentación innecesaria o que ya obrase en poder de la Administración, sin perjuicio de mantener aquella en la que como hemos expuesto anteriormente, sea necesario exigir por razones de seguridad o porque el Ayuntamiento de Madrid no pueda tener acceso a dicha información, al menos mientras se mantenga dicha imposibilidad, como sucede respecto de la documentación técnica de los vehículos y los seguros en vigor, en materia de transporte escolar y de menores; Transporte Regular de Uso Especial; vehículos de movilidad urbana; transporte de mercancías peligrosas; transporte de mudanzas y los rodajes con drones o animales.

5.1.4 Supresión de trámites que no aporten elementos esenciales para la toma de decisión de la Administración o que supongan dilaciones innecesarias:

La regulación propuesta en el Proyecto de ordenanza de movilidad ha tenido en cuenta la eliminación de todos los trámites que no aportan valor en la toma de decisiones. Los técnicos municipales y los órganos directivos competentes en la gestión



de los distintos servicios municipales han realizado un esfuerzo para racionalizar los procedimientos, eliminando aquellos documentos que se considera que no son esenciales, manteniendo la exigencia únicamente de aquellos elementos que son adecuados y proporcionados a la finalidad de interés público que se en cada caso se persigue.

5.1.5 Medidas tendentes a agilizar trámites:

Además de la inclusión de las fórmulas de declaración responsable, que sin duda alguna ayudan a agilizar los trámites exigidos a los ciudadanos en su relación con el Ayuntamiento de Madrid, podemos citar algunos ejemplos concretos que se han utilizado en el Proyecto de Ordenanza de movilidad sostenible tendentes a agilizar trámites como es, por ejemplo, el reconocimiento para la realización de trámites por medios electrónicos como la presentación de fotografías que acrediten los vehículos que están estacionados en una zona determinada que va a ser objeto de ocupación, obligando de esta forma al Ayuntamiento a abrir esta vía de comunicación con los solicitantes. Asimismo el Proyecto recoge la obligación de los aparcamientos de disponer de medios de pago electrónicos e impone la obligación al Ayuntamiento de utilizar medios electrónicos para la información en tiempo real a las posibles personas interesadas en el uso de los aparcamientos disuasorios, así como para el control del cumplimiento de los requisitos exigidos para la aplicación de régimen disuasorio.

Otra medida incluida en el Proyecto de Ordenanza dirigida a aclarar y agilizar la tramitación de las autorizaciones para el transporte de mercancías peligrosas, ha sido la inclusión por vez primera en la ordenanza de la obligación del Ayuntamiento de aprobar una resolución anual que fije las limitaciones generales en cuanto a fechas, horarios e itinerarios, ya que actualmente la Ordenanza vigente establece los horarios y días, impidiendo así introducir la flexibilidad necesaria que cada año viene impuesto por el calendario.

En el Proyecto de Ordenanza se han incluido determinados trámites que, pese a poder plantearse la posibilidad de realizarse de oficio, se ha considerado necesario requerirse al interesado, como es el caso de tener que solicitar las tarjetas de estacionamiento tras haber solicitado la reserva de espacio, y cuya justificación se encuentra en el hecho de que una vez solicitada y concedida una reserva privativa de espacio, el titular de la reserva puede solicitar a la Administración el número de tarjetas de estacionamiento afectas a esa reserva que considere oportuno, es decir, en una reserva por ejemplo de dos plazas para un hotel, lo normal no es que se concedan dos tarjetas, sino las que nos soliciten en función de la rotación y gestión que los solicitantes estimen oportuno. Aunque se trata de procedimientos relacionados, son en realidad dos procedimientos diferentes.



5.2.- SIMPLIFICACION DOCUMENTAL:

Se han estudiado y racionalizado todos los procedimientos que regulan la obtención de las diferentes autorizaciones recogidas en el Proyecto de ordenanza de movilidad, exigiéndose únicamente a los solicitantes la presentación de aquellos datos que son estrictamente necesarios para la consecución del fin que se persigue.

Dicha circunstancia puede comprobarse, a título de ejemplo, en las previsiones realizadas en el Proyecto de Ordenanza en virtud de las cuales la Administración se compromete a comprobar de oficio los datos necesarios para que los solicitantes de autorizaciones de estacionamiento regulado o de zonas de aparcamiento vecinal respectivamente renueven sus autorizaciones. También dispone el Proyecto la comprobación de oficio del cumplimiento de las condiciones de residente para obtener la autorización.

En la misma línea el Proyecto establece, para la obtención de las tarjetas para personas con movilidad reducida, la posibilidad de que el solicitante autorice al Ayuntamiento la consulta de los datos obrantes en la base de datos titularidad de la Comunidad de Madrid respecto de los baremos de movilidad, posibilitando así que los solicitantes no tengan que aportar documentos que pueden obtenerse consultando bases de datos de las distintas Administraciones Públicas entre las que es posible la consulta.

Asimismo el Proyecto de Ordenanza también promueve y facilita el intercambio de información entre Administraciones Públicas en la consulta de los baremos de movilidad reducida a través de la plataforma de intermediación de datos del Estado para la obtención de la tarjeta de estacionamiento por este colectivo, así como a través de la comunicación de notificaciones mediante la dirección electrónica vial del Estado tal y como recoge el Proyecto.

Con la misma finalidad de simplificar los trámites y la documentación a los ciudadanos el Proyecto permite a las personas la posibilidad de que autoricen al Ayuntamiento de Madrid la consulta de datos para la solicitud de abonos de aparcamientos.

En aquellos permisos en los que no priman razones de seguridad, no se exige la presentación de documentos originales o copias compulsadas, como sucede a título de ejemplo respecto de la posibilidad de aportar fotocopia del libro de familia para la obtención de la autorización de estacionamiento en el servicio de estacionamiento regulado.



En aquellos procedimientos en los que resulta necesario acceder a los datos del padrón, se ha incluido la posibilidad de los solicitantes de autorizar al Ayuntamiento la consulta de sus datos, como sucede en la regulación en materia de aparcamientos.

Cabe realizar una matización respecto a la exigencia de aportación por las personas solicitantes de ocupaciones por obras de la licencia de obra, exigida por el Proyecto por cuanto, al tratarse permisos que exigen concederse en un plazo muy corto de tiempo, en algunos casos de un día para otro, se considera que, en ausencia de una base informática sobre las licencias y ocupaciones concedidas que haga posible dicha consulta por todos los servicios municipales implicados, es la forma más adecuada de agilización del procedimiento pese a implicar la necesaria aportación por la persona solicitante. No obstante, por la Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación se está trabajando con IAM en el desarrollo de una herramienta informática (OCUVI) que haga posible la no aportación por los solicitantes esta información para una tramitación ágil.

5.3.- TRAMITACIÓN ELECTRÓNICA:

Al tratar el Proyecto de Ordenanza de abarcar un amplio abanico de materias relacionadas con la movilidad, se ha incluido de forma transversal en todo su contenido la posibilidad de tramitación electrónica, siendo conscientes no obstante de las dificultades de implementación que en este momento existen como consecuencia de las carencias informáticas de esta Administración. Ello explica que en algunos casos se haya optado por la utilización del condicional para referirse a la posibilidad futura de implementar la gestión electrónica en las diferentes facetas que abarca la Ordenanza.

La Ordenanza avanza en la necesaria Administración electrónica que exige la sociedad moderna, piensa en el futuro y deja espacios para la innovación tecnológica y la intermediación telemática con los ciudadanos de cara a facilitar el acceso y la prestación de servicios públicos, pero desde la responsabilidad de las posibilidades reales de gestión. Por tanto el Proyecto regula el presente anticipando y posibilitando al mismo tiempo una mejor gestión, una simplificación administrativa, una reducción de cargas administrativas que se llevará a cabo lo antes posible.

Así por ejemplo el Proyecto, al referirse a las autorizaciones de ocupación de la vía pública, recoge la posibilidad de presentación electrónica de la solicitud y su documentación en el inicio del procedimiento. También recoge el Proyecto, para las señalizaciones de ocupaciones, la obligación de incluirse códigos QR u otras referencias que permitan realizar comprobaciones electrónicas de la autorización, así como la obligación de comunicar electrónicamente la señalización de la ocupación una vez realizada.



En relación con el servicio de estacionamiento regulado se recoge expresamente en el Proyecto que el Ayuntamiento de Madrid habilitará paulatinamente procedimientos electrónicos y automatizados para facilitar a la ciudadanía la gestión de los trámites relativos a sus autorizaciones.

En cuanto a las reservas rotacionales y no rotacionales el Proyecto establece la preferencia por la solicitud electrónica, completándose los requerimientos de tramitación electrónica de otros preceptos referidos a los distintos tipos de reservas que se contemplan en la Ordenanza.

También se recoge la tramitación electrónica en materia de aparcamientos.

Finalmente debe mencionarse la regulación también contenida en los siguientes artículos sobre: autorizaciones para vehículos pesados; para transportes especiales, transporte de mercancías peligrosas; autorizaciones de mudanzas; permisos de ocupación de la vía pública para la realización de rodajes; y, por último, sobre tramitación de las tarjetas de estacionamiento para personas con movilidad reducida.

VI. IMPACTO POR RAZÓN DE GÉNERO, EN LA INFANCIA, ADOLESCENCIA Y EN LA FAMILIA:

1. En lo relativo al **impacto de género** debe destacarse la ausencia de datos estadísticos oficiales cuantitativos y cualitativos pertinentes sobre los efectos de la aplicación de la Ordenanza respecto a la igualdad de hombres y mujeres, pese a que el índice de feminidad de la población de la ciudad de Madrid, que a 1 de enero de 2017 tenía 3.182.175 habitantes empadronados, es de 114,8 mujeres por cada 100 hombres.

1.1 No obstante se ha considerado los antecedentes de estudios de impacto de género en la movilidad relativos al transporte de personas en ámbito de la ciudad de Madrid, como la tesis doctoral de la Dra. D^a. Elena Zucchini, planificadora territorial, titulada “Género y transporte: análisis de la movilidad del cuidado como punto de partida para construir una base de conocimiento más amplia de los patrones e movilidad. El caso de Madrid” (2015), en los que se destaca la gran carga de trabajo de las mujeres que compatibilizan el trabajo profesional y el del cuidado de los hijos.

Dicho estudio concluye la existencia de diferencias en implicación de hombres y mujeres en las “tareas de cuidado” y la ineficacia del sistema intermodal de transporte público colectivo para satisfacer la necesidades de lo que denomina “la esfera reproductiva” destacando que muchas personas, mayoritariamente mujeres aunque también hombres, necesitan el uso del vehículo privado para poder compatibilizar el cuidado de la familia con su trabajo profesional porque consideran que es la única forma de cumplir los horarios impuestos tal y como ya recogían en 1993 los autores S.



Rosenbloom y E. Burns en su artículo “Gender Differences in Commuter Travel in Tucson: Implications for Travel Reduction Programs”, en *Transportation Research Record*, vol. 1404, páginas 82 a 90.

1.2. En otro trabajo de doctorado de 2007-2008 de la Dra. Doña Cristina Valdés Serrano, más antiguo y por tanto menos actualizado a los cambios que está viviendo nuestra sociedad, titulado “La movilidad en la Comunidad de Madrid. ¿Una cuestión de género?”, su autora concluía que:

- Las personas solteras usan más el transporte público y se mueven menos que las personas casadas, que hacen más desplazamientos tanto a pie como en vehículo privado.

- Las mujeres usan más el transporte público que los hombres, debido a la menor disponibilidad de carnet de conducir y porque en hogares con un solo vehículo suele emplearlo con mayor frecuencia el varón.

- Los estudios concluyen que las mujeres son más sensibles con los problemas medioambientales y optan en mayor medida que el hombre por el uso de medios de transporte menos contaminantes y por el uso del transporte público colectivo, prefiriendo el autobús por considerarlo un medio más seguro que el metro.

- El mismo estudio concluye que el principal medio de transporte de los hombres en los desplazamientos laborales es el vehículo privado.

1.3. Desde el punto de vista municipal se entiende necesario que por los órganos competentes comiencen a realizarse estudios y encuestas que permitan crear, analizar y estudiar indicadores sobre las condiciones, finalidades, usos, tiempos, medios de movilidad de las personas, que tengan en cuenta su edad, género, situación económica entre otros, al objeto de poder evaluar el impacto normativo que la regulación vigente en cada momento y las propuestas de modificación futuras puedan tener en la dimensión de género, en la igualdad de los hombres y las mujeres.

En este sentido la evaluación de impacto de género es neutra por cuanto se trata de una norma técnica sobre movilidad urbana sostenible que, si bien no afecta negativamente a la igualdad de género, tampoco contribuye de forma substancial a la mejora de las situaciones descritas sobre las que el Ayuntamiento de Madrid sí puede afectar positivamente en otras normas como las Ordenanzas fiscales.

2. De conformidad con lo previsto en el artículo 22 quinquies de la Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de protección jurídica del menor, de modificación parcial del Código Civil y de la Ley de Enjuiciamiento Civil, se informa que la



aprobación del presente proyecto en la **infancia y adolescencia** supondrá una mejora de su seguridad al reconocerse a los menores de edad como un colectivo especialmente protegido obligando asimismo a incrementar la seguridad vial en el entorno de los colegios (artículo 9 y 10 del Proyecto).

El Proyecto de Ordenanza favorece especialmente a las personas menores de 12 años, al ser el único colectivo al que se permite circular en bicicleta por las aceras, ~~pudiendo~~ debiendo ir acompañados de una persona adulta a pie, siempre que lo hagan respetando la seguridad vial de resto de usuarios y a una velocidad que no supere los 5 kilómetros por hora (artículo 186.2 del Proyecto).

3. En cumplimiento de lo establecido en la disposición adicional décima de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de protección de las **familias numerosas**, incorporada por la disposición final quinta de la Ley 26/2015, de 28 de julio, de modificación del sistema de protección a la infancia y a la adolescencia, se informa que la aprobación de esta norma no tendría una incidencia directa en la protección de la familia numerosa por cuanto su objeto no está vinculado a ninguno de los beneficios de acción protectora recogidos en el título II de la citada Ley 40/2003.

La Ordenanza recoge medidas para facilitar la conciliación de la vida familiar y profesional de todas las familias, no específicamente de las familias numerosas, como la posibilidad de que se preste el servicio de guardería en los locales a pie de calle de los aparcamientos disuasorios municipales (artículo 132 5del Proyecto).

VII. IMPACTO EN MATERIA DE IGUALDAD DE OPORTUNIDADES, NO DISCRIMINACIÓN Y ACCESIBILIDAD UNIVERSAL DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD:

1. El Proyecto de Ordenanza declara a los menores de edad, a las personas de edad avanzada, a las personas dependientes y a las personas con movilidad reducida como colectivos de especial protección. A tal efecto el Proyecto ordena adoptar las medidas de protección que resulten necesarias en cuanto al diseño viario, la señalización y el control de la disciplina viaria en los espacios y vías públicas que estos colectivos utilicen en torno a guarderías, colegios, centros de mayores, hospitales, centros de salud y otros servicios.

2. En relación con las personas con movilidad reducida (en adelante PMR) el artículo 1 del Proyecto, al regular su “Objeto” de armonización de los distintos usos de las vías y los espacios urbanos, establece la obligación de hacerlo de forma compatible con la accesibilidad universal y los derechos de las PMR.



Al definir la normativa aplicable, el Proyecto se remite expresamente a la normativa específica en materia de derechos de las personas con discapacidad, actualmente el Real Decreto Legislativo 1/2013 de 29 de noviembre, la Ley 8/1993, de 22 de junio, de promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas y 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

Asimismo, el Proyecto reconoce a las PMR una especial protección al regular en el título tercero del Libro IV las tarjetas para estacionamiento PMR en los términos regulados en la regulación estatal que transpone los acuerdos internacionales ratificados por España. Con ello se sistematiza la vigente regulación contenida en distintos artículos y se le otorga la relevancia necesaria dedicándole un título específico.

Dicho título regula las condiciones de obtención de la tarjeta, sus condiciones de uso, la tramitación de la renovación y emisión de duplicados así como el régimen de usos indebidos. Este último apartado constituye el núcleo de la protección de los derechos y la garantía de accesibilidad y movilidad de estas personas porque es precisamente el uso indebido e incívico por determinados ciudadanos lo que perjudica la eficacia práctica de sus derechos. Con el régimen sancionador previsto en el título primero del Libro IV se pretende evitar los usos indebidos.

Asimismo, la Ordenanza recoge en el título cuarto del Libro I medidas para proteger especialmente a las PMR. Así, el Proyecto recoge la obligación de que los aparcamientos municipales dispongan de plazas especialmente reservadas para las PMR en los aparcamientos rotacionales tanto de titularidad pública como privada, al tiempo que les reconoce una prioridad en el acceso a las plazas municipales de aparcamiento para residentes, tanto en régimen de cesión de uso como en régimen de abono de media y larga duración.

El Proyecto de Ordenanza recoge el destino exclusivo de las plazas especiales para su uso por PMR, al tiempo que garantiza su cumplimiento mediante la exigencia al gestor del aparcamiento de garantizar el respeto y salvaguardia de los derechos de las PMR y la obligación de denuncia ante la Policía Municipal las infracciones de estacionamiento irregular por quienes no cumplan los requisitos exigidos. Por último el Proyecto impone que los puntos de recarga eléctrica que se instalen en plazas especiales cumplan los requisitos de accesibilidad.

VIII. DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN Y CONSULTAS:

1. Consulta pública previa:



La elaboración de una nueva Ordenanza de Movilidad fue sometida a consulta pública previa durante un plazo de 30 días naturales mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de 9 de febrero de 2017 (BOAM de 13 de febrero)²² dando cumplimiento a lo previsto en el artículo 99.b) de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible en relación con los artículos 129.5 y 133 de la LPAC y las Directrices sobre consulta pública previa en el procedimiento de elaboración de las normas municipales aprobadas mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de 20 de octubre de 2016.

La Ordenanza se sometió a consulta pública del 10 de febrero al 15 de marzo de 2017. Los ciudadanos pudieron expresar su opinión a través del portal municipal www.decidemadrid.es²³ sobre la base de la Memoria municipal de febrero de 2016²⁴ que identificaba los problemas de movilidad y sostenibilidad medioambiental de la ciudad, la necesidad y oportunidad de su aprobación; los objetivos de la norma y las posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias. El diálogo y la participación de los ciudadanos se articuló en torno a siete preguntas.

Según constata en el Informe de la Oficina de Innovación Social de la Dirección General de Participación Ciudadana, del Área de Gobierno de Participación Ciudadana, Transparencia y Gobierno Abierto,²⁵ participaron 1.636 personas que formularon 836 comentarios (la diferencia se explica porque algunos participantes valoraron opiniones previas). Quienes participaron se mostraron a favor de:

1º) Que la ciudad se dote de una nueva Ordenanza, frente a la posibilidad de dejar inalterada y reformar el texto vigente.

2º) Priorizar el transporte público colectivo sobre el privado mediante medidas como: la instalación de estacionamientos de bicicletas gratuitos junto a las estaciones de metro y cercanías para favorecer el transporte multimodal; autobuses lanzadera para empresas abiertos a cualquier usuario interesado en esa ruta; la mejora del transporte público y la accesibilidad del metro.

3º) En materia de seguridad vial, que el uso de las aceras se limitara a los peatones, relegando las bicicletas, motos y automóviles a la calzada. Asimismo manifestaron la necesidad de mejorar la educación vial de los conductores.

²² https://decide.madrid.es/docs/procesos/acuerdo_movilidad_13022017.pdf

²³ Puede consultarse todo el proceso en el portal municipal:
<https://decide.madrid.es/proceso/nueva-ordenanza-movilidad>

²⁴ https://decide.madrid.es/docs/procesos/consulta_publica_ordenanza_movilidad_30012017.pdf

²⁵ https://decide.madrid.es/docs/procesos/resultado_consulta_nueva_ordenanza_de_movilidad.pdf



4º) En materia de estacionamiento: extender el SER a las 24 horas todos los días de la semana; ampliar las condiciones de estacionamiento en plazas azules por los residentes y destinar la recaudación del SER a mejorar la movilidad; la construcción de aparcamientos disuasorios conectados con un transporte público que mejore su frecuencia y ofrezca descuentos en los abonos mensuales.

5º) Que la Administración potencie la movilidad peatonal y ciclista, proponiendo: ensanchando las aceras; habilitando carriles, redes viarias interconectadas y estacionamientos para bicicletas; y atemperando la velocidad de circulación en determinadas vías para incrementar la seguridad de los ciclistas.

6º) Que la Administración promueva el uso de vehículos poco contaminantes y la instalación de puntos de recarga de energías limpias en aparcamientos públicos, garajes privados de hogares y empresas; y que los taxistas, transportistas, empresas de alquiler de coches y vehículos municipales empleen energías limpias.

7º) Que los aparatos de movilidad personal circulen por la calzada en un carril seguro y que se proteja especialmente al peatón de los atropellos de los patinetes eléctricos.

2. Trámite de audiencia previa:

Sin perjuicio de la consulta pública previa y al objeto de ofrecer la mayor y mejor participación ciudadana en la definición de la situación real, los problemas y las oportunidades de mejora normativa de una Ordenanza de tan relevancia para la vida de todos los ciudadanos y el desarrollo de buena parte de la actividad económica se llevaron a cabo por la Dirección general de Gestión y Vigilancia de la Circulación, al amparo de lo previsto en el apartado 2 del artículo 133 de la LPAC, 17 reuniones con asociaciones de ciudadanos, grupos de interés y otras Administraciones Públicas (AGE, Administración de la Comunidad de Madrid y otros Ayuntamientos) conforme al siguiente calendario:

| | DIA Y HORA REUNIÓN | MATERIAS TRATADAS | |
|---|--------------------------|---|---|
| 1 | Jueves 16 de marzo 12 h. | Bicicleta y otros vehículos (artefactos tipo Segway, bicibirra, etc.) | S.G. De Regimen Jurídico Y Autorizaciones Dpto Vigilancia De La Circulación Policía Municipal Inspección Coordinacion Ser Centralizada; Policía Municipal Dpto Asuntos Urbanísticos; A.G. Coordinacion Territorial Y Asociaciones Asociacion Madridpatina Segwaytrip, Sl @Deteibols Activista Ciclista Urbano Asociacion De Marcas Y Bicicletas De España Y Mesa Española De La Bicicleta En Bici Por Madrid |



| | | | |
|---|----------------------------|---|--|
| | | | <p>Asesor A.G. Medio Ambiente Y Movilidad Ecomovilidad.Net Emt Jefe De Servicio Bicimad Emt Director De Movilidad Emt S.G. Gestion Movilidad Área De Turismo Madrid Destino S.G. Gestion Multas De Circulación S.G. Planificación Movilidad Sostenible S.G. Gestion De La Movilidad Manager Ensegway Madrid Director Segwayfun - Asociacion Del Segway Dpto Planificación (Ayto. Madrid) Jefa Unidad Movilidad (Ayto. Madrid) S.G. Planificación Movilidad Sostenible</p> |
| 2 | Martes 21 de marzo 12h. | Límites a la circulación (temporales o específicos, zonas peatonales, APR, zbe, etc.) | <p>S.G. De Regimen Jurídico Y Autorizaciones S.G. Agentes De Movilidad S.G. Gestion Multas De Circulación Aseval-Madrid (Alquiler De Vehículos) Fenteval Fenteval Aseval Aetram Ata Atrascom Comité Madrileño Transporte Por Carretera Uno Fenadismar Madrid (Ttas) S.G. Regulación De La Circulación Y Servicio Del Taxi Federación Profesional Del Taxi Federación Profesional Del Taxi De Madrid A.M.T. Presidente Policía Municipal Departamento Jurídico Contrato Integral Movilidad Distrito De Retiro Dep. Instrucción Multas De Circulación Asesor Técnico D.G. Gestion Y Vigilancia De La Circulacion Presidente Confibus</p> |
| 3 | Miércoles 22 de marzo 12h. | Autorizaciones de circulación (transporte de mercancías, vehículos especiales y transporte especial, mercancías peligrosas, TRUE, transporte escolar y de menores, E.O, S.OM,...) | <p>Asesor Técnico D.G. Gestion Y Vigilancia De La Circulacion S.G. Agentes De Movilidad S.G. Implantación De Movilidad Y Transportes Uno Director - Atradice Fenadismar Madrid (Ttas) Ata- Comité Madrileño Ata Comité Madrileño Transporte Por Carretera Aetram Aetram Samur - Protección Civil - Adjunto A Departamento M-30 Director Gerente Inspector Jefe - Cuerpo De Bomberos Policía Municipal Dep. Jurídico - S.G. Regimen Jurídico Y Autorizaciones</p> |



| | | | |
|---|--------------------------|---|---|
| | | | S.G. De Regimen Jurídico Y Autorizaciones |
| 4 | Jueves 23 de marzo 12 h. | Paradas y estacionamientos | Dep. Regimen Jurídico Del Contrato Integral De Movilidad A.M.T. Presidente A.M.T. Vicepresidente Junta Distrito Chamartín Dep. Técnico Del Taxi Fptm - Secretario Fptm - Tesorero Policía Municipal Dep. Jurídico - S.G. Regimen Jurídico Y Autorizaciones S.G. Agentes De Movilidad A.S.C.O.N. Gremial Ministerio Asuntos Exteriores Ministerio Asuntos Exteriores Asoc. Gremial Del Taxi S.G. De Regimen Jurídico Y Autorizaciones |
| 5 | Martes 28 de marzo 12 h. | Carga y Descarga: AECOC (Asociación multisectorial de fabricantes y distribuidores) | S.G. Regimen Jurídico Y Autorizaciones Adjunto Dep. Planificación Ocem-Femet Femet - Fedem Atradice Mercadona Mercadona Aecol Colegio Oficial Farmacéuticos De Madrid Colegio Oficial Agentes Comerciales Madrid Distrito Moncloa - Aravaca Cermi Comunidad De Madrid Comité Madrileño Transporte Por Carretera Comité Madrileño Transporte Por Carretera Comité Madrileño Transporte Por Carretera Comité Madrileño Transporte Por Carretera Jefa Operaciones Amazon Directora Relaciones Institucionales Amazon Primark Primark Asesor Técnico D.G. Gestion Y Vigilancia De La Circulacion Asesor Jurídico Fenandisher Ocem Mercadona Uno (Logística Y Transporte) Aetram Ata (Asociacion Transportistas Autonomos) D.G. Sostenibilidad Y Control Ambiental D.G. Sostenibilidad Y Control Ambiental Asociacion Comerciantes De Lavapiés Asociacion Comerciantes De Lavapiés D.,G. Comercio Y Emprendimiento Policía Municipal |



| | | | |
|---|-----------------------------|---|--|
| | | | <p>Policía Municipal S.G. Planificación Movilidad Sostenible</p> |
| 6 | Miércoles 29 de marzo 12 h. | Reservas, señalización y ocupaciones (obras, mudanzas, rodajes, vehículos para prestación de servicios, campañas sociales...) | <p>S.G. Regimen Jurídico Y Autorizaciones Division Inspeccion Ocupaciones S.G. Agentes De Movilidad Oficina De Actos En Via Publica Fedem-Fedemt Fedemac Femet - Ocem Ocem Comite Madrileño Transporte Por Carretera Ata Cermi Madrid Cermi Madrid Adjunto Dep. Planificación Famma Apcp Apcp Appa Appa Aetram Aetram Servicios Técnicos - Dto. Chamartín Policía Municipal División Inspección Ocupaciones S.G. Agentes De Movilidad Ocupación En Vía Publica - S.G. Agentes De Movilidad</p> |
| 7 | Jueves 30 de marzo 12 h. | TPMR | <p>S,G, Agentes De Movilidad Dep. Jurídico S.E.R. Madrid Salud Once Cermi Madrid D.G. Personas Mayores D.G. Atención Personal Discapacidad -Cam D.G. Políticas Apoyo Discapacidad Sg. Normativa - Dto..Retiro D.G. Planificación Movilidad - Ag.D.U.S. Policía Municipal S.G. Regimen Jurídico Y Autorizaciones D.G. Gestion Y Vigilancia De La Circulación Asesor Técnico Dir. Gral. Gestion Y Vigilancia de la Circulacion</p> |
| 8 | Martes 4 de abril 12h. | Taxi | <p>S.G. Regimen Jurídico Y Autorizaciones Asesor Técnico Dir. Gral. Gestion Y Vigilancia De La Circulacion Aeive - Director Técnico Servicio Aeroportuarios- Aeropuerto Madrid Servicio Aeroportuarios- Aeropuerto Madrid Gasnam Anfac Adif Adif Mineco Departamento De Planificación .A.G. D.U.S. Federación Profesional Del Taxi Federación Profesional Del Taxi De Madrid Amt - Presidente Amt - Vicepresidente</p> |



| | | | |
|--------|----------------------------------|---|--|
| | | | <p>Agiem - Comunidad De Madrid Policía Municipal Policía Municipal Asociacion Gremial Del Taxi Asociacion Gremial Del Taxi De Madrid S.G. Regulación De La Circulación Y Servicio Del Taxi Dep. Vigilancia De La Circulación -S.G. Agentes De Movilidad</p> |
| 9 | Miércoles 5 de abril 12 h. | Inmovilización y retirada de vehículos (podríamos desarrollar un poco vehículos abandonados y traslado a centro de tratamiento) | <p>Asesor Técnico Dir. Gral. Gestion Y Vigilancia De La Circulacion Consejero Técnico S.G. Gestion Multas De Circulacion Adjunto A Dep. Vigilancia De La Circulación S.G. Agentes De Movilidad Jefe Adjunto U.E.T. Policía Municipal Jefe Division Servicio Grua Municipal Direccion Servicios De Movilidad E.M.T. Jefa Departamemento Juridico - S.G. Regimen Juridico Y Autorizaciones S.G. Regimen Juridico Y Autorizaciones D.G. Gestion Y Vigilancia De La Circulacion Secretario General Tecnico A.G. Medio Ambiente Y Movilidad</p> |
| 1 0 | Jueves 6 de abril 12h. | Aparcamientos | <p>S.G. Regimen Juridico Y Autorizaciones D.G. Planeamiento A.E. D.U.S. S.G. Aparcamientos - Jefe Dep.Tecnico Administrador Par Direccion Servicios Movilidad Emt Sempar S.L. (Administrador Par) A.G. Coordinacion Territorial Y Asociaciones Asesga - Interparking Asesga - Vicepresidenta Asesga - Saga Asesga - Saga S.G. Aparcamientos - Jefa Dep.Estudios, Analisis Y Licitaciones S.G. Aparcamientos - Jefa Dep. Gestion Adtva. S.G. Aparcamientos - Jefa Servicio Gestion Y Regimen Juridico S.G. Aparcamientos D.G. Gestion Y Vigilancia De La Circulación Asesor Técnico Dir. Gral. Gestion Y Vigilancia De La Circulacion</p> |
| 1 1 | Martes 11 abril 12h. | Régimen sancionador | <p>S.G. Regimen Juridico Y Autorizaciones Consejera Tecnica - Secretaria General Tecnica S.G. Gestion Multas De Circulación Dep. Instrucción - S.G. Gestion Multas De Circulación Policía Municipal Dep. Vigilancia De La Circulación - S.G. Agentes De Movilidad Asesor Técnico D.G. Gestion y Vigilancia de la Circulación D.G. Gestion Y Vigilancia De La Circulación</p> |
| 1 2 | Martes 18 de abril | Motocicletas y ciclomotores | <p>S.G. Regimen Juridico Y Autorizaciones S.G. Aparcamientos Unidad Técnica S.G Gestion Movilidad S.G. Implantación De La Movilidad A.G.D.U.S. S.G. Implantación De La Movilidad A.G.D.U.S. Director Departamento Seguridad Vial- Asociacion Mutua Motera Presidente Asociacion Mutua Motera Rble. Movilidad Segura Y Medio Ambiente - Anesdor Pmsv Asociacion Muévete Por Madrid En Moto</p> |



| | | | |
|--------|----------------------------------|--|---|
| | | | <p>Presidente - Asociacion Muévete Por Madrid En Moto Consejero Técnico - S.G. Gestion Multas Circulación S.G. Gestion Multas De Circulación Dep. Vigilancia De La Circulación - S.G. Agentes De Movilidad Emt- Aparcamientos Dep. Asuntos Urbanísticos . A.G. Coordinacion Y Colaboración Publico Social.</p> |
| 1 3 | Miércoles 19 de abril 12h. | Cuestiones tributarias afectadas por la OOMM | <p>S.G. Regimen Jurídico Y Autorizaciones Asesor Técnico D.G. Gestion Y Vigilancia De La Circulación S.G. Gestion Y Planificación De Tesorería Dir. Servicios De Movilidad Emt Atm Atm Dep. Vigilancia De La Circulación - S.G. Agentes De Movilidad S.G. Gestion Multas De Circulación</p> |
| 1 4 | Jueves 20 de abril 12 h. | Movilidad Peatonal | <p>Asesor A.G. Medio Ambiente Y Movilidad En Bici Por Madrid Apie Asesor Madrid-Salud Dep Paisaje Urbano - A.G.Cultura Asociacion Segway De Madrid Asociacion Segway De Madrid Dep. Asuntos Urbanísticos -A.G. Coordinacion Territorial Unidad Técnica De Movilidad S.G. Planificación Movilidad . A.G .Desarrollo Urbano Sostenible Dep. Vigilancia De La Circulación - S.G. Agentes De Movilidad S.G. Regulación De La Circulación Y Servicio Del Taxi D.G. Espacio Público, Obras E Infraestructuras - A.G. Desarrollo Urbano Sostenible</p> |
| 1 5 | Martes 25 de abril 12h. | Multas | <p>S.G. Regimen Jurídico Y Autorizaciones Asesor Técnico D.G. Gestion Y Vigilancia De La Circulación Dir. Asesoría Jurídica Cea Dep. Recursos - S.G. Gestion Multas Circulación Consejero Técnico S.G Gestion Multas Circulación Dep. Instrucción - S.G. Gestion Multas Circulación Asistencia Jurídica Race Jefa Departamento S.G. Sistemas Corporativos Iam S.G. Agentes De Movilidad Servicios Movilidad Emt Responsable Dep. Legal Gesthispania Abogado Dep. Legal Gesthispania Cermi Madrid Asociacion Española Renting De Vehiculos Ute Devas - S.E.R. Gerente Ute Msm - S.E.R. - Aparcamientos S.G. De Lo Contencioso - Asesoría Jurídica S.G. Gestion Multas Circulación Director General Asesoría Jurídica Director General Gestion Y Vigilancia De La Circulación</p> |
| 1 6 | Miércoles 26 de abril 12h. | Seguridad Vial | <p>S.G. Regimen Jurídico Y Autorizaciones S.G. Regulación De La Circulación Y Del Servicio Del Taxi Stop Accidentes Jefe De Prensa - Dir. Seguridad Vial Race Asesor Técnico D.G. Gestion Y Vigilancia De La Circulación S.G. Agentes De Movilidad</p> |



| | | | |
|----|-------------------|---|--|
| | | | Madrid Calle 30 |
| 17 | 5 de mayo de 2017 | Coordinación con otras administraciones | S.G. Regimen Jurídico Y Autorizaciones Jefa Dep. Autorizaciones S.G. Regimen Juridico Y Autorizaciones Oficial 2º Jefatura Policía Local Ayto Alcobendas Director Movilidad Urbana - Ayto San Sebastian De Los Reyes Ayto San Sebastián De Los Reyes Técnico De Movilidad - Auto De Torreldones Asesor Técnico - D.G. Gestion Y Vigilancia De La Circulación |

3. Reuniones técnicas municipales:

A efectos de organizar y coordinar los trabajos previos preparatorios se ha reunido un grupo de trabajo municipal, constituido en marzo de 2017 bajo la coordinación de la Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, con los titulares de Centros Directivos de diversas Áreas de Gobierno: Medio Ambiente y Movilidad; Salud, seguridad y Emergencias; Desarrollo Urbano Sostenible; Economía y Hacienda; Coordinación Territorial y Asociaciones; Equidad, Derechos Sociales y Empleo; Participación Ciudadana, Transparencia y Gobierno Abierto. También participaron empresas públicas municipales de capital íntegro municipal como la Empresa Municipal de Transportes, S.A. (EMT) y la empresa de capital mixto Madrid Calle 30.

De forma complementaria a las reuniones de los Directores Generales se llevaron a cabo, entre el 30 de mayo y el 10 de octubre de 2017, bajo la coordinación de la Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación 14 reuniones de los técnicos municipales especialistas en las distintas materias reguladas en la Ordenanza de Movilidad con el siguiente calendario en el que se especifica los temas debatidos:

| | | | |
|---|--------------------------------------|---|--|
| 1 | MARTE S 30 MAYO 9 HORAS. | LIBRO PRIMERO: CIRCULACIÓN Y APARCAMIENTO Título Preliminar: Competencia y ámbito de aplicación. Título I: Normas Generales de tránsito y seguridad vial. Cap. 1 Obligaciones de los titulares de vehículos y Normas generales de conductores y usuarios de la vía. Cap. 2 Accidentes y daños. Cap. 3 Regulación y control (personal automatizado). | S.G. Regimen Jurídico Y Autorizaciones Jefa Unidad Dep. Sostenibilidad y Movilidad- AG. D.U.S. S.G. Implantación De La Movilidad A.G.D.U.S. Jefa Dep. Regimen Jurídico CIM- D.G. Sostenibilidad Consejera Técnica S.G.T. A.G.Medio Ambiente y Movilidad Asesor Técnico - D.G. Gestion Y Vigilancia De La Circulación EMT Madrid Policía Municipal D.G. Gestion Y Vigilancia De La Circulación S.G. Regulación De La Circulación Y Servicio Del Taxi |
|---|--------------------------------------|---|--|



| | | | |
|---|-----------------------------------|--|---|
| 2 | MARTE S 6 JUNIO 9 horas. | LIBRO IV: DISCIPLINA VIARIA Título XI: Medidas provisionales y sanciones. Cap. 1 Responsabilidades. Cap. 2 Medios de prueba y aviso. Cap. 3 Sanciones leves. Cap. 4 Inmovilización. Cap. 5 Retirada, depósito y tratamiento residual de vehículos. | S.G. Regimen Jurídico Y Autorizaciones D.G. Gestion Y Vigilancia De La Circulación Consejera Técnica S.G.T. A.G. Medio Ambiente y Movilidad Asesor Técnico - D.G. Gestion Y Vigilancia De La Circulación Jefa Gabinete A.G. Medio Ambiente y Movilidad S.G. Regulación De La Circulación Y Servicio Del Taxi S.G. Agentes De Movilidad Policía Municipal EMT Dir. Ser. Movilidad (Grúas) EMT Sace Consejero Técnico S.G Gestion Multas Circulación Dep. Instrucción S.G. Gestion Multas Circulación Dep. Recursos - S.G. Gestion Multas Circulación S.G. Gestion Multas Circulación Madrid Calle 30 EMT Secretaria General EMT Secretaria General |
| 3 | MARTE S 13 JUNIO 9 horas | LIBRO II: MODOS DE TRANSPORTE Y VEHÍCULOS Título VII: Vehículos. Cap. 4 Vehículos de Movilidad Personal (VMP). Cap. 5 Vehículos pesados. Cap. 6 Animales. | S.G. Regimen Jurídico Y Autorizaciones S.G. Agentes De Movilidad EMT Madrid Madrid Calle 30 EMT Dir. Ser. Movilidad (Grúas) D.G. Sostenibilidad y Control Ambiental SGT- A.G., Medio Ambiente y Movilidad EMT Secretaria General Jefa Unidad Dep. Sostenibilidad y Movilidad- AG. D.U.S. Asesor Técnico - D.G. Gestion Y Vigilancia De La Circulación Madrid Calle 30 D.G. Gestion Y Vigilancia De La Circulación |
| 4 | MARTE S 20 JUNIO 9 horas | TIT IV Aparcamientos Capítulo 1. Aparcamientos municipales de uso público Capítulo 2. Aparcamientos municipales disuasorios Capítulo 3. Aparcamientos de uso público de titularidad privada. | S.G. Agentes De Movilidad D.G. Estrategia Regeneración Urbana - A.G. D.U.S Madrid Calle 30 Jefa Unid. Técnica A.G. Coordinac. Territ.y Colabora.P.Soc Dep. Gestion Administrativa.-S.G. Aparcamientos Jefe Unidad Tecnic. - S.G. Aparcamientos EMT Secretaria General EMT Aparcamientos Asesor Técnico - D.G. Gestion Y Vigilancia De La Circulación EMT Secretaria General |
| 5 | MARTE S 27 JUNIO 9 horas | TIT II Ordenación y Señalización Capítulo 1. Velocidad Capítulo 2. Áreas de calmado de tráfico Capítulo 6. Señalización | S.G. Regimen Jurídico Y Autorizaciones D.G. Gestion Y Vigilancia De La Circulación Asesor Técnico - D.G. Gestion Y Vigilancia De La Circulación S.G. Implantación De La Movilidad A.G.D.U.S. Madrid Calle 30 Dep. Cambio Climático - D.G. Sostenibilidad y Control Policía Municipal Policía Municipal Unid. Técnica A.G. Coordinac. Territ.y Colabora.P.Soc S.G.T. A.,G. Medio Ambiente y Movilidad |



| | | | |
|---|------------------------------------|---|--|
| | | | EMT Secretaria General Madrid Calle 30- Responsable Explotación |
| 6 | MARTE S 4 JULIO 9 horas. | TIT II Ordenación y Señalización Capítulo 4. Ordenaciones temporales o provisionales (incluye ocupaciones y medidas extraordinarias por Calidad del Aire, entre otras). Capítulo 5. Otras limitaciones de carácter permanente (Área Central Cero Emisiones, cierre dominical Paseo del Prado, zonas de prioridad peatonal con convivencia, en su caso, con el transporte público, etc...). Área Central Cero Emisiones: permitidos dos accesos anuales, a partir del tercero denuncia y sanción. | S.G. Regimen Jurídico Y Autorizaciones Madrid Calle 30 Madrid Calle 30- Responsable Explotación Policía Municipal Policía Municipal S.G. Sostenibilidad S.G. Planificación de la Movilidad Sostenible- A.G. D.U.S. Jefa Unid. Técnica A.G. Coordinac. Territ.y Colabora.P.Soc EMT Dir. Ser. Movilidad (Grúas) U.Tec.C.I .Movilidad - S.G, Gestion Movilidad Dep.Reg. Económico C.I.-S.G. Gestion Movilidad S.G. Agentes De Movilidad Dep. Planificación -S.G. Implantación Movilidad A.G.DUS Consejera Técnica S.G.T. A.G. Medio Ambiente y Movilidad EMT Secretaria General Jefa Dep. Regimen Jurídico CIM- D.G. Sostenibilidad Asesor Técnico D.G. de Gestión y Vigilancia de la Circulación |
| 7 | MARTE S 11 JULIO 9 horas. | LIBRO II: MODOS DE TRANSPORTE Y VEHÍCULOS Título VI: Transporte público colectivo. Cap. 1 Consideraciones generales. Cap. 2 La red de transporte público de superficie. Cap. 3 Las paradas del transporte público colectivo. Cap. 4 Protección del sistema de transporte público | |
| 8 | MARTE S 18 julio 9 horas. | Título V Peatones Uso de aceras y excepciones Tit X Cap I TEPMR | S.G. Regimen Jurídico Y Autorizaciones Dep. Vigilanc. Circulación- S.G. Agentes de Movilidad Jefa Unidad Dep. Sostenibilidad y Movilidad- AG. D.U.S. D.G. Gestion Y Vigilancia De La Circulación Asesor Técnico - D.G. Gestion Y Vigilancia De La Circulación S.G. Regulación De La Circulación Y Servicio Del Taxi EMT Secretaria General EMT Secretaria General |



| | | | |
|----|--|---|--|
| 9 | MARTE S 25 JULIO 9 horas h. | LIBRO III: TRANSPORTE Y OTROS SERVICIOS Título VIII: Uso de las vías para la prestación de servicios personales. Cap. 1 Servicios Públicos. Cap. 2 Autobuses urbanos y servicios regulares. Cap. 3 Servicios discrecionales de autobús. Cap. 4 Automóviles de turismo con conductor (VTC). Cap. 5 Vehículo compartido. | S.G. Agentes De Movilidad Asesor Técnico - D.G. Gestion Y Vigilancia De La Circulación U.Tec.C.I .Movilidad – S.G, Gestion Movilidad |
| 10 | MARTE S 5 SEPTIE MBRE 9 horas | LIBRO II: MODOS DE TRANSPORTE Y VEHÍCULOS Título VII: Vehículos. Cap. 1 Normas especiales sobre vehículos a motor. Cap. 2 Motocicletas y ciclomotores. Cap. 3 Bicicletas y otros ciclos. | |
| 11 | MARTE S 12 SEPTIE MBRE 9 horas | Disposiciones adicional, primera, segunda y tercera Cap. 3 El Servicio de Estacionamiento Regulado. Cap. 4 Regulación de estacionamiento fuera del ámbito territorial de la calle 30. | |
| 12 | MARTE S 19 SEPTIE MBRE 9 horas | LIBRO III: TRANSPORTE Y OTROS SERVICIOS Título IX: Uso de las vías para la prestación de servicios materiales. Cap. 1 Tránsito y distribución de mercancías. Cap. 2 Carga y Descarga. Cap. 3 Distribución domiciliaria de mercancías. Cap. 4 Tránsito y distribución de mercancías peligrosas. | |



| | | | |
|----|--|---|--|
| | | Cap. 5 Mudanzas. Cap. 6. Rodajes. | |
| 13 | MARTE S 26 SEPTIE MBRE 9 horas | LIBRO PRIMERO: CIRCULACIÓN Y APARCAMIENTO Título II: Ordenación y señalización. Cap. 3 Carriles reservados. | |
| 17 | MARTE S 3 OCTUB RE 9 horas | LIBRO PRIMERO: CIRCULACIÓN Y APARCAMIENTO Título III: Paradas y estacionamientos. Cap. 1 Paradas. Cap. 2 Estacionamiento en la vía pública. Cap. 5 Reservas. | |

Una vez finalizadas estas reuniones técnicas se llevó a cabo, entre octubre de 2017 y enero de 2018, la redacción del Proyecto de la Ordenanza por tres juristas municipales, con la colaboración de los técnicos municipales especialistas en las distintas materias.

4. Presentación pública de las líneas básicas del Proyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible:

Las líneas básicas del Proyecto de nueva Ordenanza de Movilidad Sostenible fueron presentadas públicamente en el acto celebrado el 9 de febrero de 2018 ante los medios de comunicación, los grupos políticos municipales y representantes de todas las asociaciones, colectivos y grupos especialmente afectados.

Estas mismas líneas básicas fueron expuestas por la Delegada del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad a todos los grupos políticos municipales en la sesión ordinaria de la Comisión Permanente de Medio Ambiente y Movilidad del pleno Municipal celebrada el 21 de febrero de 2018, mediante Comparecencia nº 2018/8000241.

5. Sometimiento a informe de las Áreas de Gobierno y los Distritos:

Mediante NSI de 14 de febrero de 2018 el Director General de Gestión y Vigilancia de la Circulación remite el Proyecto de Ordenanza y solicita al Secretario general Técnico de Medio Ambiente y Movilidad el inicio de la tramitación administrativa que, a su vez, remite ese mismo día el texto a todas las Secretarías Generales Técnicas para que dentro de plazo de 10 días hábiles formulen las



observaciones que consideren oportunas y las remitan con fecha límite 28 de febrero de 2018.

Finalizado el plazo concedido al efecto se han recibido en la Secretaría General Técnica de Medio Ambiente y Movilidad los siguientes informes de observaciones:



| OBSERVACIONES DE LAS ÁREAS DE GOBIERNO Febrero – Marzo de 2018 | |
|---|--|
| COORDINADOR GENERAL DE LA ALCALDÍA | No han formulado |
| GERENTE DE LA CIUDAD | DG de Organización, Régimen Jurídico y Formación DG de Relaciones Laborales (contestan que no tienen observaciones) Gerencia Organismo Autónomo de Informática del Ayuntamiento de Madrid (IAM) |
| AG PORTAVOZ, COORDINACIÓN DE JUNTA DE GOBIERNO Y RELACIONES CON EL PLENO (SGT) | No han formulado |
| AG COORDINACIÓN TERRITORIAL Y COOPERACIÓN PÚBLICO-SOCIAL | Distrito de Villaverde Distrito de Chamartín Distrito de Moncloa-Aravaca (contestan que no tienen observaciones) |
| AG PARTICIPACIÓN CIUDADANA, TRANSPARENCIA Y GOBIERNO ABIERTO | DG de Participación Ciudadana DG de Transparencia y Atención Ciudadana |
| A.G. ECONOMÍA Y HACIENDA | DG de Economía y Sector Público DG de Patrimonio SGT (cuestiones de técnica normativa y carácter formal) Agencia Tributaria |
| A.G. DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE | DG Planificación Estratégica DG Control de la Edificación DG Espacio Público, Obras e Infraestructuras (S.G. de Implantación de Movilidad y Transportes) DG Espacio Público, Obras e Infraestructuras (SG de conservación de vías públicas e infraestructuras públicas) SG Arquitectura del Espacio Público DG Planeamiento y Gestión Urbanística (contestan que no tienen observaciones) |
| A.G. DE CULTURA Y DEPORTES | Dpto. Jurídico (contestan que no tienen observaciones) |
| A.G. SALUD, SEGURIDAD Y EMERGENCIAS | DG de Policía Municipal Secretaría General Técnica Instituto Municipal de Consumo Gerencia de Madrid Salud |
| A.G. EQUIDAD, DERECHOS SOCIALES Y EMPLEO | DG de Personas Mayores y Servicios Sociales Secretaría General Técnica (Servicio de Régimen Jurídico) |
| A.G. DE POLÍTICAS DE GÉNERO Y DIVERSIDAD | No han formulado |



A.G MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD

DG de Sostenibilidad y Control Ambiental
DG de Servicios de Limpieza y Residuos
DG de Gestión del Agua y Zonas Verdes

Empresa Municipal de Transportes (E.M.T.)

6. Sometimiento a un nuevo trámite de participación ciudadana a través del portal web municipal:

Al objeto de fomentar y posibilitar la participación ciudadana en una norma relevante para el desenvolvimiento de sus vidas y sin perjuicio de consulta pública previa realizado en cumplimiento de artículo 133.1 de la LPAC, el Ayuntamiento de Madrid abrió un nuevo debate a través de su portal web 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>

7. Sometimiento a un nuevo trámite de audiencia a los colectivos más directamente afectados por la propuesta normativa:

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, 7 reuniones con asociaciones ciudadanas y grupos de interés 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, conforme al siguiente calendario:

8. Sometimiento a informes preceptivos:

El Proyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible se ha sometido a los siguientes informes preceptivos:

- Informe de la Dirección General de Transparencia y Atención a la Ciudadanía.



- Informe de la Dirección General de Patrimonio.
- Informe de la Agencia Tributaria de Madrid, de 6 de abril de 2018.

9. Sometimiento a informe de la Asesoría Jurídica Municipal:

Mediante NSI de 9 de abril de 2018 se solicitó por la Secretaría General Técnica de Medio Ambiente y Movilidad el informe preceptivo de la Dirección General de Asesoría Jurídica.

La Dirección General de Asesoría Jurídica emite Informe preceptivo, de conformidad con lo previsto en el artículo 28 de la LCREM y el artículo 57.1.a) del Reglamento Orgánico del Gobierno y la Administración del Ayuntamiento de Madrid, en fecha 16 de mayo de 2018.

Mediante Informe de 23 de mayo de 2018 la Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación en el que, en cumplimiento de lo observado por la Dirección General de Asesoría Jurídica en su Informe de 16 de mayo de 2018, se enumeran y describen todas las modificaciones realizadas en el Proyecto de Proyecto de Ordenanza de Movilidad.

10. Sometimiento a la aprobación inicial por la Junta de Gobierno:

Mediante Acuerdo de 31 de mayo de 2018, adoptado en sesión ordinaria, la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid aprobó inicialmente el Proyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible. Dicho Acuerdo ha sido publicado en el BOCM de 8 de junio de 2018:

https://sede.madrid.es/FrameWork/generacionPDF/boam8167_1269.pdf?numeroPublicacion=8167&idSeccion=2bf94ee095ab3610VgnVCM2000001f4a900aRCRD&nombreFichero=boam8167_1269&cacheKey=51&guid=f367009bce0b3610VgnVCM2000001f4a900aRCRD&csv=true

<http://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/JuntaDeGobierno/ProyectosNormativos/ContenidoGenerico/ficheros/Texto%20Ordenanza%20de%20Movilidad%20Sostenible.pdf>

11. Sometimiento a información pública por la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid:

En cumplimiento de lo previsto en el artículo 48.3.a) de la LCREM el Proyecto de Ordenanzas de Movilidad Sostenible ha sido sometido a un trámite de información



pública para el conocimiento, participación y control por la ciudadanía por plazo de un mes 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.

http://www.bocm.es/boletin/CM_Orden_BOCM/2018/06/08/BOCM-20180608-41.PDF

Toda persona física o jurídica interesada ha podido acceder y formular alegaciones respecto al Proyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible inicialmente aprobado por la Junta de Gobierno, acudiendo bien a la sede de la Secretaría de la Junta de Gobierno para tener vista del expediente completo o bien accediendo directamente al texto del Proyecto a través del portal web municipal:

<http://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/JuntaDeGobierno/ProyectosNormativos/ContenidoGenerico/ficheros/Texto%20Ordenanza%20de%20Movilidad%20Sostenible.pdf>

Durante el trámite de información pública las personas físicas y jurídicas interesadas han presentado 80 escritos que contienen más de 1.060 alegaciones, de las que se han estimado 790.

Se hace constar que, al objeto de facilitar el máximo conocimiento por la ciudadanía y fomentar su participación en su elaboración a través de alegaciones, el Ayuntamiento de Madrid mantuvo abierto un proceso de debate ciudadano a través del portal municipal de participación denominado “<https://decidemadrid.es>”, que ha permitido a toda persona acceder al Proyecto inicialmente aprobado y a un documento resumen de sus principales novedades, así como participar en debates sobre la redacción concreta de cada artículo entre el 19 de junio y el 9 de junio de 2018:

https://decide.madrid.es/legislation/processes/49/draft_versions/13

12. Aprobación definitiva por la Junta de Gobierno. Trámite pendiente de realizar.

Una vez informado por la Comisión Preparatoria en su reunión de 24 de julio de 2017, se someterá al estudio, consideración y en su caso aprobación definitiva del Proyecto de Movilidad Sostenible previsiblemente en su sesión ordinaria del jueves 26 de julio de 2017.

13. Elevación a consideración del Pleno del Ayuntamiento de Madrid. Trámite pendiente de realizar.



En caso de que se produjera la aprobación definitiva del Proyecto por la Junta de Gobierno ésta elevaría, a iniciativa de la Delegada del Área de Gobierno de Movilidad, el Proyecto definitivo para su estudio, consideración, enmienda y en su caso, aprobación por el Pleno del Ayuntamiento de Madrid previsiblemente en septiembre de 2018.

14. Publicación oficial de la Ordenanza de Movilidad Sostenible. Trámite pendiente de realizar.

Todo el *iter* normativo de elaboración, consulta, participación y aprobación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible puede consultarse de forma permanente en la huella normativa de la citada norma accesible desde el Portal de Transparencia del Ayuntamiento de Madrid:

<https://transparencia.madrid.es/portales/transparencia/es/Informacion-juridica/Huella-normativa/Ordenanza-de-Movilidad-Sostenible/?vgnextfmt=default&vgnextoid=77f171955c48a510VgnVCM2000001f4a900aRCRD&vgnnextchannel=4099508929a56510VgnVCM1000008a4a900aRCRD>

En Madrid a 24 de julio de 2018

EL ASESOR TÉCNICO

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE
RÉGIMEN JURÍDICO Y AUTORIZACIONES

Fdo.: David Agrait García

Fdo.: Álvaro de la Vega Marcos

EL DIRECTOR GENERAL DE GESTIÓN
Y VIGILANCIA DE LA CIRCULACIÓN

Fdo.: Francisco José López Carmona