



INFORME SOBRE LAS MODIFICACIONES REALIZADAS COMO CONSECUENCIA DE LOS INFORMES PRECEPTIVOS:

Madrid a 27 de mayo de 2021

1.- Gerencia de MADRID SALUD, del Área de Gobierno de Portavoz, Seguridad y Emergencias del Ayuntamiento de Madrid:

En respuesta a la NSI de la Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación (DGGYVC) de 9 de febrero de 2021, la Gerencia del organismo autónomo sanitario municipal MADRID SALUD remite NSI de 4 de marzo de 2021 a la DGGYVC, mediante correo electrónico de la misma fecha, el “Informe SAM 01/21, de 19 de febrero de 2021, de la Gerencia de Madrid Salud sobre Efectos en Salud de la Contaminación Atmosférica” actualizado a 19 de febrero de 2021.

A resultas del citado Informe facultativo se introducen modificaciones en la MAIN, tanto en la motivación de la creación de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” y de las ZBEDEP “Madrid Central “ y “Plaza Elíptica” como en la evaluación de impacto del proyecto normativo de modificación de la OMS en materia de salud pública.

Por su relevancia y por la necesidad y conveniencia de que ciudadanía tenga conocimiento en el trámite de información pública de los efectos sobre la salud humana derivados de la contaminación ambiental como consecuencia de emisiones del tráfico rodado, el citado informe se incorpora a la propia MAIN en forma de anexo.

2.- Informe preceptivo de la Intervención General del Ayuntamiento de Madrid sobre el cumplimiento del artículo 7.3 de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera.

Mediante correo electrónico de 12 de marzo de 2001 se recibe NI de la Intervención General Municipal de 11 de marzo de 2021 sobre el Anteproyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, en la que de conformidad con lo previsto artículo 7.3 de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera establece, informa lo siguiente:

1ª) Información: En relación con los artículos 15 y 16 del Real Decreto 1463/2007, de 2 de noviembre, por el que se aprueba el reglamento de desarrollo de la Ley 18/2001, de 12 de diciembre, de Estabilidad Presupuestaria, la evaluación del cumplimiento del objetivo de estabilidad en cuanto al presupuesto inicial y, en su caso, sus modificaciones,



corresponde a la Intervención del Ayuntamiento mediante el informe al Presupuesto o sus modificaciones, así como con la remisión de la información establecida en la Orden HAP/2015/2012, de 1 de octubre, por la que se desarrollan las obligaciones de suministro de información previstas en la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera.

2ª) Información: En línea con el “Criterio 1/2020 sobre actuaciones de control permanente previo. Ordenanzas fiscales”, emitido por esta Intervención General, la propuesta de aprobación del anteproyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, no está sometida a control permanente previo.

Contestación: Se modifica la MAIN haciendo constar tanto la incorporación del citado informe a la descripción del procedimiento de tramitación como los extremos informados por la Intervención General en cumplimiento del artículo 7.3 de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera.

3.- Informa preceptivo favorable de la Agencia Tributaria de Madrid sobre el cumplimiento del artículo 31.3 de las Bases de Ejecución del Presupuesto del Ayuntamiento de Madrid para 2021.

Mediante correo electrónico de 23 de marzo de 2001 se recibe el “Informe preceptivo de la Agencia Tributaria de Madrid, de 22 de marzo de 2021, del artículo 31.3 de las Bases de Ejecución del Presupuesto del Ayuntamiento de Madrid, en relación con el borrador de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible”, en el que analiza la incidencia de la modificación de la OMS en materia tributaria y la necesidad de modificación de las ordenanzas fiscales reguladoras de las siguientes tasas:

1ª) Tasa por estacionamiento de Vehículos en determinadas zonas de la Capital, al contemplar el proyecto normativo la denominada “tasa dinámica del SER” (el establecimiento de recargos en la tasa cuando el dióxido de nitrógeno supere determinados niveles en el día anterior a aquel en que se va a estacionar) y la creación de las plazas de alta rotación del SER tendrán un impacto positivo sobre los ingresos municipales.

2ª) Tasa por utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público local, al contemplar el proyecto normativo la creación de una tasa por el uso de los espacios reservados para la carga y descarga de vehículos, que tendrá un efecto positivo sobre los ingresos municipales.



3ª) Tasa por Retirada de Vehículos de la vía pública, al contemplar la modificación la gratuidad del servicio de grúa en aquellos casos en los que se produzca el accidente o avería de un vehículo en la vía pública M-30, tanto en superficie como en túneles, que impida continuar su marcha, siempre que el vehículo no pueda ser retirado por la grúa privada de su seguro, que puede llevar aparejada una disminución de ingresos que, en el conjunto de ingresos municipales, se estima que será irrelevante.

La Agencia Tributaria de Madrid informa favorablemente la propuesta de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible “toda vez que la posible pérdida de ingresos, que afectaría, únicamente, a la Tasa por retirada de vehículos de la vía pública, tendría una escasa relevancia en el conjunto de los ingresos municipales”.

Contestación: La necesidad de modificación de las referidas tasas ya se encuentra incluida en la MAIN originalmente remitida a informe preceptivo. Sin perjuicio de ello se modifica la MAIN haciendo constar tanto la incorporación del citado informe a la descripción del procedimiento de tramitación como los extremos informados por la Agencia Tributaria de Madrid en cumplimiento del artículo 31.3 de las Bases de Ejecución del Presupuesto del Ayuntamiento de Madrid para 2021.

4.- Informe preceptivo favorable de protección de datos de carácter personal, de la Dirección General de Transparencia y Calidad de la Vicealcaldía, del Ayuntamiento de Madrid:

Mediante correo electrónico de 24 de marzo de 2001 se remite adjunto el “Informe de la Dirección General de Transparencia y Calidad, de 23 de marzo de 2021, de protección de datos al Anteproyecto de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible” emitido en su calidad de Delegado de Protección de Datos conforme a lo previsto en el apartado 9º.1.5.r) del Acuerdo de la Junta de Gobierno de 27 de junio de 2019, de organización y competencias del Área de Gobierno de Vicealcaldía, por el que se delega en dicho Centro Directivo informar los proyectos normativos del Ayuntamiento que comporten tratamiento de datos o deban incluir medidas de seguridad de la información.

El Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de abril de 2016 relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE se aplica se aplica al tratamiento total o parcialmente automatizado de datos personales, así como al tratamiento no automatizado de datos personales contenidos o destinados a ser incluidos en un fichero.



En relación con la protección de datos de carácter personal, en el anteproyecto de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible se ha incluido una disposición adicional tercera relativa a la protección de datos de carácter personal.

El Delegado de Protección de Datos del Ayuntamiento de Madrid concluye su informe en los siguientes términos: *“Se informa favorablemente el Anteproyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018”*.

Contestación: Se modifica la MAIN haciendo constar tanto la incorporación del citado informe a la descripción del procedimiento de tramitación como los extremos informados.

5.- Informe preceptivo de la Dirección General de Costes de Personal del Área de Gobierno de Hacienda y Personal del Ayuntamiento de Madrid:

Mediante correo electrónico de 12 de abril de 2001 se remite adjunto por correo electrónico el “Informe, de 12 de abril de 2021, de la Dirección General de Costes y Gestión de Personal, al Anteproyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de febrero de 2021”. Con dicho Informe preceptivo de la Dirección General de Costes y Gestión de Personal del Área de Gobierno de Hacienda y Personal, se da cumplimiento a lo previsto en el apartado 12º.1.1.d) del Acuerdo de 27 de junio de 2019, de organización y competencias del Área de Gobierno de Hacienda y Personal.

En el citado informe se señala que el Anteproyecto ha recogido en buena medida las observaciones que la Dirección General de Costes y Gestión de Personal emitió en Ni de 10 de septiembre de 2020, durante en trámite de circulación del texto a las Áreas de Gobierno y Distritos. Asimismo se formulan las siguientes consideraciones:

“La estimación de los costes de personal derivados de la aprobación y aplicación del proyecto normativo será de 1.866.975,24 euros anuales según el desglose que se acompaña.

ÓRGANO	TIPO	PERIODO	ESTIMACIÓN DE COSTES
DEL SERVICIO DEL TAXI	CREACIÓN Y MODIFICACIÓN DE RPT	ANUAL	1.081.757,68
SG DE REGIMEN JURÍDICO Y AUTORIZACIONES	CREACIÓN Y MODIFICACIÓN DE RPT	ANUAL	73.264,62
SG DE MOVILIDAD	PCT	ANUAL	527.206,56
CENTRO MUNICIPAL DE ACÚSTICA	CREACIÓN Y MODIFICACIÓN DE RPT	ANUAL	184.746,38
TOTAL ANUAL			1.866.975,24

Si bien en la documentación remitida se incluye entre las aplicaciones presupuestarias afectadas por la propuesta remitida a la 001/170/92007/14303 “Ajustes Técnicos del programa de “Gestión de Personal”, se informa que el coste relativo al Capítulo I



derivado de la implementación de la propuesta deberá financiarse con cargo a los créditos de la Sección 150 “Medio Ambiente y Movilidad.

A la vista de lo expuesto, en uso de las competencias atribuidas por el apartado 12º del Acuerdo de 27 de junio de 2019, de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, de organización y competencias del Área de Gobierno de Hacienda y Personal, por esta Dirección General se emite informe favorable a la modificación propuesta, siempre que la financiación de los costes de personal contemplados en la misma se realice con créditos propios del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad”.

Contestación: Se modifica el apartado “6.2.3 Impacto de la aprobación de proyecto normativo en materia de medios personales” de la MAIN haciendo constar tanto la incorporación del citado informe a la descripción del procedimiento de tramitación como los extremos informados, incluyendo en el apartado de gastos de personal y en el resumen ejecutivo de la MAIN el siguiente párrafo:

La propuesta normativa afecta al presupuesto de gastos, en materia de medios personales debido a la necesidad de modificación de la relación de puestos de trabajo (RPT) y la dotación económica correspondiente a la creación de nuevos puestos así como a la aprobación de un Plan de empleo temporal (PET), que serán financiados bien a través de la partida de ajustes técnicos del Área de Gobierno de Hacienda y Personal, o bien con créditos disponibles del capítulo II del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad.

No existe cofinanciación de otras Administraciones Públicas ni de entidades privadas.

6.- Informe preceptivo de la Dirección General de Presupuestos, del Área de Gobierno de Hacienda y Personal:

En fecha 22 de abril de 2021 se recibe el Informe de la Dirección General de Presupuestos, de 22 de abril de 2021 al “Anteproyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018”, en el que informa lo siguiente:

“Informe

Gasto presupuestario

Los gastos por la ejecución y puesta en práctica de la Modificación de la Ordenanza tendrán aplicación, entre otros, a los Programas 133.01 “Tráfico” y 134.04 “Gestión de la Movilidad”, 172.12 “Control ambiental” del Presupuesto del Área de Medio Ambiente y Movilidad y al Presupuesto de la Empresa Municipal de Transportes. En el Presupuesto para 2021, aprobado por el Pleno el 23/12/2020



las dotaciones iniciales de los programas 133.01, 134.04 y 172.12 son las siguientes:

Capítulo	133.01	134.04	172.12	Total
1	36.005.992	2.181.238	6.233.534	44.420.764
2	4.079.800	104.152.404	3.301.309	111.533.513
4	5.000.000			5.000.000
6	6.741.403			6.741.403
7	5.000.000			5.000.000
Total	56.827.195	106.333.642	9.534.843	172.695.680

Incidencia presupuestaria ejercicios futuros

Los gastos por ejecución de la Modificación de la Ordenanza Municipal quedarán supeditados a los Presupuestos Municipales que sean aprobados por la Corporación Municipal para cada uno de los ejercicios”.

Como consecuencia de ello se modifica el apartado “6.3. Impacto presupuestario” de la MAIN para ajustar su contenido al citado Informe de la Dirección General de Presupuestos.

7.- Reuniones de trabajo entre la Dirección General de Organización y Régimen Jurídico de la Coordinación General del Ayuntamiento de Madrid y la Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación:

La Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación y la Dirección General de Organización y Régimen Jurídico han celebrado, en fechas 26 y 29 de marzo y de abril sendas reuniones de trabajo y contactos específicos por medios telefónicos en abril de 2021, en las que se ha analizado conjuntamente y de forma detallada los ajustes de técnica normativa y de régimen jurídico necesarios.

Como consecuencia de ello se realizan las siguientes modificaciones:

1ª) Las disposiciones modificativas, al integrarse en el texto de la disposición preexistente, deberán respetar su estructura y terminología, conforme lo dispuesto en el apartado 5.º 1.5 de las Directrices de Técnica Normativa y Administrativa del Ayuntamiento de Madrid /en adelante Directrices), aprobadas mediante Acuerdo de 25 de junio de 2020 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, lo que abarca también las cuestiones relativas a la composición y división del articulado

El proyecto normativo respeta la estructura y terminología de la ordenanza que modifica, definiendo aquellos apartados de la estructura que modifica en su artículo 1 modificativo de la OMS, describiendo las modificaciones en la MAIN. Sin perjuicio de ello



adapta aquellos aspectos de la estructura que resulten necesarios para conservar la unidad de sentido de la norma a raíz de los cambios introducidos en su contenido.

Se modifica la MAIN para reforzar la descripción de las modificaciones realizadas en la estructura de la OMS.

2ª) Se eliminan el entrecorillado empleado a lo largo del Anteproyecto al referirse a:

- a) Madrid ZBE, Madrid Central y Plaza Elíptica, MC, PE, MZBE;
- b) carril multimodal en el artículo 176.6.b);
- c) referencias a la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360;
- d) anglicismos *renting* y *leasing*, que se expresan en letra cursiva (artículos 50, 52, 126);
- e) clasificaciones ambientales de los vehículos según su potencial ambiental: A, B, C, ECO y CERO Emisiones en varios preceptos;
- f) Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, Madrid Central y Plaza Elíptica (Artículos 23, 24, disposición transitoria primera, disposición transitoria tercera, anexos III a V);
- g) código QR de los artículos 38.3.a).1º y 38.9;
- h) calles declaradas de especial protección para el peatón de los artículos 48.2.b).1.º y 138.2;
- i) personas residentes y personas no residentes en el artículo 49;
- j) los anglicismos *carsharing* (artículo 50.3.c) entre otros) y *pick-up* (anexo III), y *sandbox* que se expresa en letra cursiva.
- k) alquiler de automóviles sin conductor del artículo 50.3.c);
- l) reservas municipales y reservas exclusivas municipales del artículo 78;
- m) señal S-17 del artículo 87.1.a),
- n) Distintivo ambiental CERO emisiones y Distintivo de uso compartido V-26 del artículo 88.2.b);
- o) bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido en el artículo 166;
- p) el anglicismo *handbike*, que se expresa en letra cursiva (artículos 170.2 y 192.2);
- q) vehículo de movilidad urbana (VMU) y vehículo de movilidad personal (VMP) en el artículo 175;
- r) Zonas 30 en el artículo 177.1.g) y carriles bus en el artículo 177.3.d);
- s) Madrid Calle 30 en el artículo 181.2;
- t) vehículos destinados al arrendamiento sin conductor y sin base fija en el artículo 194.1;
- u) número de asistentes equivalentes y asistentes equivalentes del artículo 231;
- v) *in situ*, que se redacta en letra cursiva en el artículo 236.4;
- w) de las autorizaciones administrativas en el artículo 241.6; censo de locales del anexo III;
- x) del alto valor en el apartado 4 de la disposición adicional segunda;



- y) Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid y Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid, en la disposición final tercera:
- z) Servicios públicos esenciales y servicios públicos básicos prestados por Administraciones Públicas; OEAC de MC; Zona Básica de Salud; Vehículos de arrendamiento con conductor; APC; aparcamientos, aparcamientos de uso público, aparcamiento de uso privado; garaje; escuela de conductores; colectivo cualificado de titulares de talleres de reparación de vehículos del SER; vehículos especiales y sus categorías; prohibido girar, giro obligatorio, cajón europeo;

En la Disposición transitoria primera: se modifica el título para incluir los términos “en Madrid ZBE”.

3ª) Se elimina las explicaciones entre paréntesis:

La cita de Madrid Central y Plaza Elíptica en los artículos 242.4; disposición transitoria primera apartado 2;

4ª) Se realizan correcciones de erratas advertidas modificándose a tal efecto la redacción de los siguientes párrafos expositivos y preceptos:

Se modifica la redacción del primer párrafo y el punto d) del apartado III del Preámbulo que queda redactado en los siguientes términos:

“Pese a haber transcurrido menos de tres años desde su aprobación, se considera necesario actualizar el contenido de la OMS para satisfacer las siguientes necesidades:

Reforzar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida”.

Se modifica la redacción del párrafo tercero del apartado V del Preámbulo que queda redactado en los siguientes términos:

“Por otro lado la ordenanza establece un régimen especial para aquellas zonas en los que las necesidades medioambientales son más acusadas. A tal efecto se crean las denominadas Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP), a las que se otorga un régimen de especial protección adaptado a sus necesidades específicas, estableciendo su regulación general, la normativa específica de cada ZBEDEP y los contenidos regulatorios exigibles para la futura creación de nuevas ZBEDEP que, en su caso, fuera necesario crear para proteger la salud humana y lograr el cumplimiento de la legislación estatal de calidad del aire”.

Se modifica la redacción del primer párrafo del apartado VII del Preámbulo:

“En lo referente a la estructura, esta ordenanza consta de: un artículo único que regula las modificaciones de la OMS; dos disposiciones adicionales, la primera

sobre lenguaje no sexista y la segunda, destinada a articular el diálogo social e institucional para el estudio de las condiciones en que deberá regularse la movilidad aérea urbana de aeronaves pilotadas por control remoto (RPAS) cuando lo habilite la normativa comunitaria; una disposición transitoria única sobre tramitación de procedimientos; una disposición derogatoria única; y tres disposiciones finales que regulan, respectivamente, los títulos competenciales ejercidos en su aprobación, la habilitación para su interpretación y desarrollo, y su publicación y entrada en vigor”.

Se modifica el artículo 15.1.d) que queda redactado como sigue:

“Artículo 15.1.d) El sistema automatizado de control de acceso y circulación por el interior de Madrid Zona de Bajas Emisiones y de las ZBEDEP Madrid Central y Plaza Elíptica, se empleará también para el control del cumplimiento del resto de normativa tráfico, circulación y seguridad vial así como del resto de ordenanzas.”

Se modifica el artículo 172.2 que queda redactado como sigue:

“Artículo 172.2. Por motivos de seguridad vial la circulación de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y ciclos adaptados para la concreta actividad, que se lleve a cabo para el desarrollo de una actividad económica de distribución de mercancías o de transporte de persona o personas distintas a quien conduzca el vehículo, se somete al cumplimiento de las siguientes obligaciones:

- a) El uso de casco homologado o certificado por la persona que conduce el vehículo durante su conducción.
- b) La contratación de seguros de responsabilidad civil que cubran los posibles daños a las personas usuarias y a terceras.
- c) Someter el vehículo a mantenimiento preventivo y correctivo.”

5ª) Se llevan a cabo las siguientes **correcciones**:

Se elimina los términos “el control de” y “el control del cumplimiento de” en las subdivisiones 6ª, 7ª y 8ª del **artículo 15.1.c)**.

En el **artículo 15.1.d)** se sustituye “la validez de la autorización” por “la validez de autorizaciones”.

Se modifica la redacción de artículo 23.3.d).2º que queda redactado en los siguientes términos:



“Artículo 23.3.d).2º. Los vehículos de los que dispongan las personas empadronadas en el ámbito territorial de Madrid Central en régimen de propiedad, usufructo, *renting*, *leasing*, arrendamiento, retribución en especie o como vehículo de sustitución y de otras personas invitadas por éstas, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III”.

Se modifica la redacción de artículo 23.3.e).2º que queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 23.3.e).2º. Los vehículos industriales debidamente rotulados e identificados de las empresas, y sus contratistas, que presten servicios de urgencias en la vía pública sobre suministro de agua, gas, electricidad o telecomunicaciones.

En el **artículo 27.6** se sustituye el término “regulará” por “determinará”:

“Artículo 27.6. Las autorizaciones de establecimiento de las ocupaciones se concederán con la vigencia temporal que determinará la propia autorización que, en su caso, determinará las condiciones de su posible prórroga. Transcurrido el plazo para el que fueron concedidas, las autorizaciones podrán prorrogarse, previa solicitud del interesado formalizada antes de la finalización del plazo de vigencia. En todo caso, deberá justificarse la necesidad de la prórroga e indicar la nueva fecha de finalización.”

Se suprime el apartado 4 del artículo 32, de forma que el apartado 5 pasa a ser el apartado 4.

En el artículo 212 se modifica:

“ Artículo 212.1. La autorización genérica tendrá validez hasta el último día del año natural en que haya sido concedida, y habilita a su titular para la prestación de los servicios de mudanzas del artículo 209.2.a) si se da cumplimiento a las siguientes condiciones: (...)

“Artículo 212.2. La autorización genérica deberá colocarse de forma totalmente visible en el parabrisas del vehículo La autorización genérica deberá colocarse de forma totalmente visible en el parabrisas del vehículo hasta que finalicen la totalidad de las operaciones de cada mudanza.”

Al objeto de emplear una **terminología uniforme** todas las referencias a horas expresadas en número se sustituyen por palabras (artículos 23; 38.2.d); 49.3; 75; 181; 212; 231; 232; anexo III; entre otros).

Se modifica por motivos formales el artículo 49.3, que queda redactado en los siguientes términos:



“**Artículo 49.3.** El horario de ordenación del estacionamiento será:

- a) con carácter general, de lunes a viernes no festivos: de nueve a veintiuna horas;
- b) los sábados: de nueve a quince horas;
- c) los domingos y festivos: no se presta servicio de estacionamiento regulado;
- d) en el mes de agosto: de lunes a sábado no festivos: de nueve a quince horas;
- e) los días 24 y 31 de diciembre: de nueve a quince horas.

La Junta de Gobierno u órgano municipal en que ésta desconcentre o delegue podrá, de manera motivada, modificar el horario de ordenación del estacionamiento con carácter general o para zonas o periodos concretos. El acto administrativo correspondiente será publicado en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid y en el Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid, se publicará electrónicamente en el portal web municipal y se dará difusión de su contenido a través de los medios de comunicación, redes sociales y aplicaciones móviles”.

6ª) Se lleva a cabo las siguientes modificaciones para simplificar la **estructura gramatical** de determinados preceptos:

El artículo 6.1 queda redactado en los siguientes términos:

“**Artículo 6.1.** Las ordenaciones permanentes y temporales, las limitaciones de velocidad, las restricciones y las prohibiciones circulatorias y de estacionamiento que en cada momento se establezcan al amparo de lo previsto en la legislación estatal de tráfico, circulación y seguridad vial se aplicarán a todo vehículo que acceda, circule o estacione en la ciudad de Madrid en el ámbito de aplicación de esta ordenanza”.

El artículo 99.b) queda redactado en los siguientes términos:

“**Artículo 99.b).** El espacio reservado para cada centro no podrá exceder del equivalente a dos plazas, salvo autorización expresa, previa petición debidamente justificada.”

El artículo 103.b) queda redactado en los siguientes términos:

“**Artículo 103.b).** El espacio reservado para cada establecimiento hotelero se determinará en función de sus necesidades y la demanda de estacionamiento de la zona, no pudiendo exceder con carácter general del equivalente a tres plazas, salvo autorización expresa, previa petición debidamente justificada. El espacio reservado se reducirá a dos plazas cuando no resultara físicamente posible o adecuado a las circunstancias de movilidad de la vía y su entorno”.



7ª) Uso no sexista del lenguaje. Con carácter general se ha empleado un lenguaje no sexista en el Anteproyecto. Sin perjuicio de ello se considera oportuno introducir una disposición adicional sobre esta cuestión con el siguiente tenor literal:

“Disposición adicional primera. Lenguaje no sexista.

En cumplimiento del artículo 14.11 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, en aquellos casos en los que esta ordenanza utiliza palabras de género masculino para referirse a personas, se entenderán referidas tanto a mujeres como a hombres, de acuerdo con los criterios establecidos por la Real Academia Española”.

Se modifica el Preámbulo y la MAIN para recoger la introducción de esta nueva disposición adicional y modificar la numeración de la disposición adicional relativa a la movilidad aérea urbana.

8ª) Mayúsculas: Se modifican, para expresar con mayúsculas, las referencias realizadas en el Anteproyecto a los Distritos (artículos 24.3 c); anexo IV. Primero.1 y 1b) 2º y apartado noventa y tres) y a los Ámbitos diferenciados (artículo 49).

Conforme a la literalidad del apartado “Anexo II. Definiciones y categorías de los vehículos. C. Clasificación por criterios de utilización” del Reglamento General de Vehículos, aprobado mediante Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, las categorías de vehículos especiales en los anexos III y IV se inician con mayúscula.

9ª) Respecto al uso de siglas, se modifican las referencias a normas y términos para incluir la expresión “en adelante” inmediatamente antes de las siglas empleadas: en el preámbulo,

Se modifica el punto a) del apartado III del Preámbulo que queda redactado en los siguientes términos:

“a) Aprobar la normativa necesaria para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por 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 (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de octubre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA)”.



Se modifica el segundo párrafo del apartado del Preámbulo V:

“Con esta regulación se pretende otorgar una misma protección a toda la ciudadanía y a todas las personas que visiten y disfruten de la ciudad de Madrid, así como dar cumplimiento a los valores límites de dióxido de nitrógeno establecidos por la normativa comunitaria y por la normativa estatal de carácter básico en materia de calidad del aire: la LCA y el RCA”.

Se modifica el segundo quinto del apartado del Preámbulo VI:

“La modificación del artículo 35 de la OMS adapta la regulación de las ordenaciones temporales de movilidad por motivos medioambientales a la terminología relativa a los planes de acción a corto plazo regulados en los artículos 16.4 y 14.2.b) de la LCA, y coordina su contenido con los artículos 39 y 40 de la OCAS”.

Se modifica el **artículo 176.6.c)**:

“toda persona que circule en VMP para el desarrollo de actividades de reparto de paquetería, comida, bienes y distribución urbana de mercancías (en adelante, DUM) en general” .

Se modifica el **artículo 197.1**:

“DUM: se entiende por distribución urbana de mercancías las actividades logísticas de transporte, entrega y recogida de mercancías, así como la logística inversa, en zonas urbanas con vehículos construidos y acondicionados para tal fin.”

10ª) Remisiones y citas: Se modifican los siguientes artículos, en los términos a continuación expresados, para concretar la materia sobre la que versa la normativa a la que se remite la norma:

“**Artículo 38.1.** Todas las ocupaciones de las vías y espacios públicos objeto de la presente ordenanza, y sin perjuicio de las particularidades establecidas para algunas de ellas, deberán estar identificadas mediante el empleo de la señalización vertical y de balizamiento prevista en la normativa estatal de tráfico y de señalización de carreteras y vías públicas. Únicamente podrá utilizarse señalización horizontal cuando así se haga constar expresamente en las condiciones particulares o en el plano de la autorización”.

“**Artículo 52.2.d).** d) En el supuesto de que cualquier persona usuaria no residente rebasase en tiempo inferior a una hora el límite de tiempo autorizado de



estacionamiento, podrá suplementar el pago por el exceso, considerándose en tal caso un estacionamiento válido, evitando con ello la infracción del artículo 47.2.h).

“Artículo 56.5. Si se rebasara el límite de tiempo autorizado de estacionamiento en tiempo inferior a treinta minutos se podrá suplementar el pago por el exceso, considerándose en tal caso un estacionamiento válido, evitando con ello la infracción del artículo 47.2.h).”

“Artículo 181.1. Los días laborables entre las siete y las veintidós horas y los días festivos en todas sus horas se prohíbe la circulación de camiones, vayan o no cargados, de la siguiente MMA:

- a) De camiones de más de dieciocho toneladas dentro del perímetro formado por la M-30, excluyendo ésta y sus enlaces.
- b) De camiones de más de doce toneladas por el interior de la ZBEDEP Madrid Central”.

“Artículo 233.3. 3. Sin perjuicio del obligado cumplimiento de la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial y de la obtención de cuantas autorizaciones exija dicha normativa, se somete a autorización municipal: (...)

Se elimina el término vigente del penúltimo párrafo del apartado IV del Preámbulo:

“f) Se introduce asimismo un nuevo anexo VI que define los acrónimos, y que complementa el previamente existente anexo sobre definiciones, que pasa de ser el anexo III al anexo VII de la OMS modificada”.

11ª) Economía de citas y cita corta decreciente: Se modifican los siguientes artículos en los términos a continuación expresados:

“Artículo 125.2. Los aparcamientos de residentes en régimen de abonos de residentes de media y larga duración se rigen por lo previsto en el libro I, título cuarto, capítulos I y III, sección 1ª.”

“Último párrafo del apartado 2 de la Disposición transitoria primera:

La autorización de acceso y circulación de los vehículos conducidos por o empleados para el transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, regulada en los apartados 2.c) y 2.e), exigirá el alta previa del vehículo en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y la obtención de oportuno permiso en los términos establecidos en el anexo V.



“Artículo 50.1. Último párrafo. El Ayuntamiento de Madrid comprobará el cumplimiento efectivo de los requisitos exigidos, pudiendo otorgar autorizaciones provisionales condicionadas a la verificación posterior de su cumplimiento”.

“Artículo 52.1.I. Segundo párrafo. Sin perjuicio de ello, la Administración municipal comprobará de oficio el cumplimiento de los requisitos necesarios para el mantenimiento o la renovación de las autorizaciones, incluyendo en particular: (...)”.

“Anexo III, apartado 22. El órgano municipal competente en materia de gestión de permisos y control de accesos a Madrid Central podrá conceder por resolución motivada, a solicitud justificada de las personas interesadas formulada de acuerdo con lo establecido en la LPAC, permisos extraordinarios de acceso a la ZBEDEP, para supuestos excepcionales que no tienen cabida en los apartados 1 a 21.”.

“Artículo IV, apartado 8. El órgano municipal competente en materia de gestión de permisos y control de accesos a Plaza Elíptica podrá conceder por resolución motivada, a solicitud justificada de las personas interesadas formulada de acuerdo con lo establecido en la LPAC, permisos extraordinarios de acceso a la citada ZBEDEP, para supuestos excepcionales que no tienen cabida en los apartados 1 a 7.

“Artículo V, apartado 3. El órgano municipal competente en materia de gestión de permisos y control de accesos a Madrid ZBE podrá conceder por resolución motivada, a solicitud justificada de las personas interesadas formulada de acuerdo con lo establecido en la LPAC, permisos extraordinarios de acceso a Madrid ZBE, para supuestos excepcionales que no tienen cabida en los apartados 1 y 2.”

“Artículo 237.1. A los efectos prevenidos en el artículo 236.2.a), se considerará que un vehículo estacionado constituye peligro o perturba gravemente la circulación de peatones y vehículos en los supuestos siguientes: (...)”.

“Artículo 234.2. En la adopción de las medidas provisionales de inmovilización y de retirada de los vehículos a que se hace referencia en el apartado 1, que no tendrán carácter de sanción, deberán observarse los principios de proporcionalidad, efectividad y menor onerosidad, de forma que su adopción solo se permitirá en aquellos supuestos en que sea estrictamente necesaria para permitir la fluidez del tráfico o porque representen un peligro para la seguridad



vial o, en su caso, para la protección de la salud pública de los habitantes de la ciudad y del medio ambiente así como del mobiliario urbano y el resto del patrimonio municipal”.

“**Artículo 240.3.e).** Cuando encontrándose en cualquiera de las circunstancias citadas en las letras a) y b), por entorpecer el tráfico de peatones o vehículos, hubieran sido retirados por los servicios municipales y se encuentren en el depósito municipal, sin que hayan sido reclamados por quien alegue y justifique fehacientemente la propiedad del vehículo o por persona debidamente autorizada por tal titular.

“**Artículo 210.6.** A los efectos establecidos en el apartado 5 respecto de la reutilización de las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido o VMP cuando sean declarados como residuo doméstico o urbano y reúnan las condiciones adecuadas para su recuperación o uso, en cualquiera de las actividades enunciadas, se podrán suscribir por el órgano competente convenios con organizaciones no gubernamentales, colegios públicos, asociaciones con fines sociales, educativos, medioambientales u otras entidades de interés general sin ánimo de lucro, para la cesión gratuita de tales vehículos conforme al procedimiento previsto en la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas.

“**Artículo 242.3** Antes de la implantación definitiva o la modificación substancial de radares, foto-rojos y dispositivos automatizados similares que permitan la identificación de las matrículas de los vehículos y la detección de infracciones de tráfico se realizará un período de aviso, de al menos dos meses, durante el cual el órgano municipal competente facilitará o enviará a las personas titulares de los vehículos que hayan sido detectados una comunicación, de carácter meramente informativo, incluyendo los elementos del apartado 5.”

“**Artículo 242.4.** Antes de la implantación definitiva o la modificación substancial de los controles automatizados de acceso a Madrid ZBE y de cada respectiva ZBEDEP, se realizará un período, de como mínimo dos meses, durante el cual el órgano municipal competente facilitará o enviará a las personas titulares de los vehículos que hayan sido detectados, una comunicación de carácter meramente informativo incluyendo, además de los elementos del apartado 5, la dirección web del portal municipal de información a la ciudadanía de los procedimientos sistemáticos de control y la ubicación de los puntos de control en que se han instalado dispositivos automatizados municipales de control y detección de infracciones de tráfico.

“Artículo 242.5. Primer párrafo. Las comunicaciones de carácter informativo previstas en los apartados 3 y 4 contendrán los siguientes elementos: (...)

“Artículo 242.6. Entre los modos de comunicación electrónica para llevar a cabo las comunicaciones previstas en los apartados 3 y 4, podrán emplearse la Dirección Electrónica Vial (en adelante, DEV) de la DGT o coordinarse con la Dirección Electrónica Habilitada (en adelante, DEH) conforme a lo previsto en el artículo 60.6 y la disposición adicional undécima de la LTSV.”

“Artículo 23.3.b). Se prohíbe acceder al interior de la ZBEDEP Madrid Central exclusivamente para atravesarla, excepto a los vehículos expresamente autorizados para ello en los apartados 3.d), 3.e), 3.f) y 4”.

“Artículo 21.3. Segundo párrafo. Se exceptúan de esta prohibición los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y los vehículos que tengan reconocida la consideración de históricos conforme a lo dispuesto en el Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos (en adelante, RVH).

También se modifica el párrafo del apartado III del preámbulo que hace referencia a las directrices de técnica normativa para citar el Acuerdo de 25 de junio de 2020 por el que se aprueban las Directrices de Técnica Normativa y Administrativa del Ayuntamiento de Madrid:

“Apartado III del Preámbulo. (...) En sexto lugar, la modificación tiene por objeto introducir determinadas mejoras en la OMS tanto por motivos sustantivos como por motivos adjetivos basados en el Acuerdo de 25 de junio de 2020, de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, por la que se aprueban las Directrices de Técnica Normativa y Administrativa del Ayuntamiento de Madrid, aclarando, simplificando y perfeccionando determinados preceptos, entre los que destacan la nueva redacción dada al Libro IV relativo a la disciplina viaria. En este sentido debe destacarse que: (...).”

12ª) Se sustituye las referencias a “correo electrónico” por “comunicación” en los siguientes preceptos y

“Apartado VI del Preámbulo. (...) Se racionalizan y simplifican algunos procedimientos administrativos, como la finalización de determinadas ocupaciones que se somete a la mera obligación de comunicación, como en la



reducción de los eventos con una afluencia relevante de personas sometidos a la obligación de presentar un plan o un análisis de movilidad acorde a normativa. (...)”.

“Artículo 32.4. Primer párrafo. El titular de una ocupación deberá comunicar su extinción anticipada en cuanto se produzca la finalización de los trabajos u obras que justificaron su otorgamiento, mediante comunicación dirigida al órgano municipal otorgante, así como retirar de forma inmediata los vehículos, señalización y demás elementos temporalmente instalados al amparo de la ocupación”.

Se modifica el artículo 38.3.b) primer párrafo para hablar de “comunicar electrónicamente”.

El antepenúltimo párrafo del apartado VI relativo al cumplimiento del artículo 129.5 de la LPAC de la normativa de transparencia se suprime. Su contenido ya está recogido en la MAIN.

13ª) Estructura del articulado de la ordenanza modificatoria. Se realizan los cambios correspondientes para que solo haya un apartado por cada artículo o parte de la norma a modificar.

En el capítulo II del título segundo del libro I se suprime la división en las secciones 1ª y 2ª.

El apartado siete se destina a regular la modificación de artículo 21 de la OMS y se continua la numeración.

“Se añade el artículo 25 en el capítulo II del título segundo del libro I”.

“En el título tercero del libro I se suprime el capítulo IV, que queda sin contenido”.

“En el título tercero del libro I se suprime el capítulo V, que queda sin contenido”.

“En el título tercero del libro I se adiciona el capítulo IV que queda redactado en los siguientes términos:”

“En la sección 1ª del capítulo III del título cuarto del libro I se modifica el título, queda redactado en los siguientes términos:”.

*“El **artículo 184** queda redactado en los siguientes términos:”*

“Artículo 184. Régimen general.

1. La circulación por vías municipales de vehículos especiales o en régimen de transporte especial que, por sus características técnicas o por la carga indivisible que



transportan, superen las masas y dimensiones máximas establecidas en el RGV, se somete a autorización municipal genérica, específica o excepcional, conforme a las siguientes características técnicas del vehículo:

	TIPOS DE AUTORIZACIÓN		
	GENÉRICA	ESPECÍFICA	EXCEPCIONAL
LONGITUD (L)	$L \leq 20,50 \text{ m}$	$20,50 \text{ m} < L \leq 40 \text{ m}$	$L > 40 \text{ m}$
ANCHURA (a)	$a \leq 3,00 \text{ m}$	$3,00 \text{ m} < a \leq 4,50 \text{ m}$	$a > 4,50 \text{ m}$
ALTURA (h)	$h \leq 4,00 \text{ m}$	$4,00 \text{ m} < h \leq 4,50 \text{ m}$	$h > 4,50 \text{ m}$
MASA (M)	$M \leq 72 \text{ Tm}$	$72 \text{ Tm} < M \leq 110 \text{ Tm}$	$M > 110 \text{ Tm}$

2. Salvo causas de excepcional interés general, que en su caso se recogerán expresamente, la autorización municipal habilita a los vehículos especiales o en régimen de transporte especial a circular en los siguientes días y horarios:

- a) de lunes a viernes, no festivos ni vísperas de festivos: de las veintitrés horas a las seis horas.
- b) de lunes a viernes víspera de festivo y sábados: de las cero horas a las trece horas.
- c) festivos: de las seis horas a las veinticuatro horas.

3. La autorización genérica de vehículos especiales o en régimen de transporte especial permite la circulación de lunes a viernes, no festivos ni vísperas de festivo, de las diez horas a las trece horas y de dieciséis horas a las dieciocho horas por las siguientes vías:

- a) la superficie de la M-30, excluyendo sus túneles y pasos subterráneos en los términos del apartado cuatro;
- b) las vías municipales situadas en el exterior del perímetro de la M-30.

4. Sin perjuicio de las demás prohibiciones específicas de la vía pública, queda prohibida con carácter general la circulación de vehículos especiales o en régimen de transporte especial por pasos inferiores y túneles, incluidos los de la M-30, salvo que el punto de destino del viaje esté ubicado en los mismos.



5. Las autorizaciones municipales del apartado 1 determinarán expresamente su plazo de validez, que no podrá exceder de:

- a) Un año, en las autorizaciones de tipo excepcional.
- b) Dos años, en las autorizaciones genéricas y específicas”.

Se modifica el primer párrafo del **artículo 185** para alterar el orden del término “siguientes”.

“En el título primero del libro III, se modifica el título del capítulo II, que queda redactado en los siguientes términos:

Capítulo II. Bicicletas y vehículos de movilidad personal privados destinados a arrendamiento”.

En el **artículo 197**, se modifica el apartado 1, que queda redactado en los siguientes términos:

“1. DUM: se entiende por distribución urbana de mercancías las actividades logísticas de transporte, entrega y recogida de mercancías, así como la logística inversa, en zonas urbanas con vehículos construidos y acondicionados para tal fin conforme al apartado segundo.

La DUM comprende el abastecimiento y la recogida de mercancías en establecimientos y domicilios que dispongan de zona de carga y descarga propia, o que empleen las zonas municipales reservadas para carga y descarga en vía pública.

No se considerarán DUM, entre otras, las siguientes actividades y servicios: la retirada y transporte de residuos; el transporte de materiales y escombros de las obras de construcción; los servicios de mudanzas; y la actividad de los vehículos dedicados a la atención de instalaciones o a servicios comerciales.”

“Se suprime el Libro IV”.

“Se añade un nuevo artículo 228 en el capítulo único del título tercero del libro III, que queda redactado en los siguientes términos: (...)”.

14ª) No se considera conveniente dividir en un capítulo “único” el nuevo título cuarto que se añade en el libro III. A tal efecto se llevan a cabo las siguientes modificaciones:

“En el libro III se añade el título cuarto con el nombre de “Vehículos de servicios municipales y vehículos empleados en la ejecución de prestaciones contractuales al Ayuntamiento de Madrid”, comprendiendo los artículos 229 y 230 del mismo, que quedan redactados en los siguientes términos: (...)”

15ª) No se considera conveniente dividir en un capítulo “único” el título quinto y el título sexto que se añaden en el libro III. A tal efecto se llevan a cabo las siguientes modificaciones:

“En el libro III se añade el título quinto con el nombre de “Eventos relevantes para la movilidad y el transporte público colectivo”, comprendiendo los artículos 231 y 232 del mismo, que quedan redactados en los siguientes términos:

TITULO QUINTO

Eventos relevantes para la movilidad y el transporte público colectivo

Artículo 231. Planes de Movilidad de eventos de afluencia masiva de personas.
(...)”.

“En el libro III se añade el título sexto con el nombre de “Innovación”, comprendiendo el artículo 233 del mismo, que queda redactado en los siguientes términos:

TITULO SEXTO

Innovación

Artículo 233. *Innovación, desarrollo tecnológico y pruebas técnicas para una movilidad segura, sostenible y conectada.*
(...)”.

“En el título primero del libro IV se añaden los capítulos I con el título “Medidas provisionales”, comprendiendo los artículos 234 a 240, y capítulo II con el título “Régimen sancionador”, comprendiendo los artículos 241 y 242, que quedan redactados en los siguientes términos: (...)”.

Para evitar su coincidencia con el título del capítulo I del título primero del libro IV Se modifica el título del artículo 234, que queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 234. *Medidas provisionales y garantías en su adopción”.*

16ª) Asimismo la división en el capítulo único del título segundo creado en el libro IV con el nombre de “Régimen sancionador en materia de convivencia y protección del patrimonio municipal”. A tal efecto se llevan a cabo las siguientes modificaciones:

“En el libro IV se añade el título segundo con el nombre “Régimen sancionador en materia de convivencia y protección del patrimonio municipal”, comprendiendo los artículos 243 a 245 del mismo, que quedan redactados en los siguientes términos:

“TÍTULO SEGUNDO



Régimen sancionador en materia de convivencia y protección del patrimonio municipal

Artículo 243. *Normas comunes.*
(...)”.

17ª) Por todo lo anterior, se modifica el Preámbulo para explicar con mayor detalle la estructura dada por el proyecto normativo a la OMS, señalando que:

“Se modifica el artículo 228 para regular las multas coercitivas destinadas a asegurar el cumplimiento de la obligación de entrega de la TEPMR revocada o caducada, que pasa a formar parte del capítulo único del título tercero del libro III.

Se adicionan tres nuevos títulos al libro III: el título cuarto, formado por los artículos 229 y 230, regula los requisitos medioambientales de los vehículos que presten servicio al Ayuntamiento de Madrid; el título quinto, formado por los artículos 231 y 232, regula los eventos relevantes para la movilidad y el transporte público colectivo; y el título sexto, regula mediante el artículo 233 la innovación en la movilidad urbana sostenible, segura y conectada.

El libro IV sobre disciplina se divide en dos títulos: el primero de ellos, formado por los artículos 234 a 242, aborda el régimen sancionador en materia de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial conforme a lo previsto en el título V de la LTSV; el título segundo, formado por los artículos 243 a 245, establece el régimen sancionador en materia de convivencia y protección del patrimonio municipal conforme a lo previsto en el título XI a LBRL”.

18ª) Se modifica la grafía de la numeración con cardinales escritos en letra de los apartados en que se divide en el artículo único del proyecto normativo, siguiendo el uso general: modificando el texto para emplear la grafía “treinta y uno” en lugar de “treintaiuno”.

19ª) En relación a los títulos de los artículos, y al objeto de simplificarlos, se modifican los títulos de los siguientes artículos:

“**Artículo 6.** Obligaciones y prohibiciones de tráfico para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano”.

Se modifica el título de la sección 2ª del capítulo III del título segundo del libro I, que queda redactado en los siguientes términos:



“Sección 2ª. Ordenación temporal del tráfico para proteger la salud pública frente a la contaminación ambiental del aire”.

20ª) Se suprime el primer párrafo del **artículo 22.5** por carecer de contenido normativo, su contenido se lleva al apartado V del Preámbulo. Se suprime el tercer párrafo del artículo 22.5 por resultar reiterativo con el artículo 6.2. Asimismo se modifica el segundo párrafo del artículo 22.5, que pasa a ser el único párrafo del citado artículo, y que queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 22.5. La regulación específica de cada ZBEDEP prevalecerá, en su respectivo ámbito territorial, sobre la regulación de Madrid ZBE y el resto de la ordenanza”.

21ª) Para aclarar el contenido del **artículo 48.2.b)** se modifican los puntos 4.º, 5.º y 6.º que quedan redactados en los siguientes términos:

“Artículo 48.2.b)

(...)

4.º Se respete, en todo caso, un ancho libre de paso de tres metros. Cuando exista acera-bici el ancho de acera libre de paso se contará desde el límite interior de la acera-bici a la fachada.

5º Se respete, en todo caso, una distancia mínima de dos metros a los pavimentos tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público.

6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:

1.ª Paralelamente al bordillo en aceras de menos de seis metros de ancho.

2.ª En semibatería o en ángulo, si la acera tiene más de seis metros de ancho.”

22ª) En el artículo 199.4 se elimina la expresión entre comas incluyendo “Madrid Central”, quedando redactado en los siguientes términos: