

**INFORME AL ANTEPROYECTO DE ORDENANZA POR LA QUE SE REGULA EL ENTORNO CONTROLADO DE PRUEBAS DE PROYECTOS INNOVADORES DE LA CIUDAD DE MADRID (ANTEPROYECTO DE ORDENANZA SANDBOX).**

Mediante NI de 20 de febrero de 2024, la Secretaría General Técnica de Economía, Innovación y Empleo remite el Anteproyecto de ordenanza por la que se regula el entorno controlado de pruebas de proyectos innovadores de la ciudad de Madrid de enero de 2024, conocido como Anteproyecto de ordenanza sandbox, acompañado de su Memoria de análisis de impacto normativo (MAIN), a los efectos de la emisión por este Centro Directivo, del informe preceptivo establecido por el apartado 14.º 1.1.g) del Acuerdo de 29 de junio de 2023, de organización y competencias del Área de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad (en adelante, AJG AGUMAN).

Procede la emisión del presente informe por un doble motivo: porque el anteproyecto propone una modificación del artículo 233 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 (en adelante, OMS), afectando e incidiendo con ello a la competencia exclusiva de esta Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, y porque el anteproyecto es una propuesta normativa relacionada con la movilidad y la circulación en la ciudad de Madrid, al contemplar la “movilidad” entre las materias susceptibles de su aplicación conforme propone su artículo 2.e).

A la vista del expediente remitido, por parte de esta Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación (en adelante, DGGYVC) se realizan las siguientes observaciones:

**Primera: Sobre la modificación del artículo 233.3 párrafo quinto de la Ordenanza de Movilidad Sostenible:**

1. La versión de enero de 2024 del Anteproyecto de ordenanza *sandbox* contiene una disposición final segunda que propone la modificación del párrafo quinto del artículo 233.3 de la OMS, para sustituir la referencia al órgano competente en materia de “*innovación y emprendimiento*”, en los siguientes términos:

***“Disposición final segunda. Modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2021.***

*En el párrafo quinto del apartado 3 del artículo 233 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2021, se suprime la alusión al órgano competente en materia de innovación y emprendimiento, quedando redactado en los siguientes términos:*

*Quienes promuevan las pruebas, ensayos o experiencias piloto deberán presentar su solicitud, que dirigirán al órgano municipal competente en materia de gestión y vigilancia de la circulación, en la que justifiquen su necesidad y el interés público que pueda suponer para la ciudadanía y para la ciudad de Madrid, y concretar su finalidad, contenido, periodo o fechas concretas, duración prevista y la propuesta de ubicación, debiendo aportar el estudio de seguridad y de afección a la movilidad.”*

El Análisis jurídico de la MAIN justifica la propuesta en la eliminación de la referencia al órgano competente en materia de innovación y emprendimiento, tal y como recoge su página 16:



*“El artículo 233 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible se modifica para eliminar la referencia existente al órgano competente en materia de innovación en el procedimiento previsto en dicho artículo”.*

2. La redacción del vigente artículo 233.3 párrafo quinto de la OMS, en su redacción dada por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, vigente desde el 24 de octubre de 2021, establece que:

*“Quienes promuevan las pruebas, ensayos o experiencias piloto deberán presentar su solicitud, que dirigirá **al órgano municipal competente en materia de innovación y emprendimiento**, en la que justifiquen su necesidad y el interés público que pueda suponer para la ciudadanía y para la ciudad de Madrid, y concretar su finalidad, contenido, periodo o fechas concretas, duración prevista y la propuesta de ubicación, debiendo aportar el estudio de seguridad y de afección a la movilidad”.*

La MAIN de la Ordenanza 10/2021 motiva la redacción dada al artículo 233 de la OMS en sus apartados 2.4.9º.d) (páginas 28 y 29), 3.2.9, 3.2.10, 6.6.4 (páginas 287 y 288).

3. De conformidad con lo previsto en el apartado 14.º.1.1.g) del Acuerdo de 29 de junio de 2023 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, de organización y competencias del Área de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad (en adelante, AJG AGUMAM), es competencia de esta Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación (en adelante, DGGYVC) *“impulsar, proponer y elaborar el proyecto de normas reguladoras de circulación y movilidad”*, por lo que el impulso, la propuesta, la elaboración y tramitación de cualquier precepto de la Ordenanza de Movilidad Sostenible compete exclusivamente a esta DGGYVC.

4. El párrafo quinto del artículo 233.3 de la OMS, en su redacción dada por la Ordenanza 10/2021, crea una ventanilla única, como mecanismo de simplificación administrativa y de reducción de cargas para facilitar y promover la innovación en el ámbito de la movilidad y el transporte, en el marco de una innovación, la regulada por el artículo 233 de la OMS, que debe ajustarse plenamente al ordenamiento jurídico vigente y que, por tanto, debe distinguirse de aquella innovación que por requerir la experimentación geográfica y temporalmente limitada en condiciones distintas a las reguladas por la normativa municipal vigente, solo pueda tener cabida en el entorno controlado de pruebas de proyectos innovadores cuya regulación se propone en el Anteproyecto de ordenanza *sandbox*.

A resultas de esta distinción se ha suscitado por el Anteproyecto de ordenanza *sandbox* la conveniencia de modificar la referencia del órgano que actuaría como ventanilla única para facilitar la presentación de las solicitudes de las autorizaciones reguladas en el artículo 233.3 de la OMS para atribuirle al órgano municipal competente en materia de gestión y vigilancia de la circulación, por ser el órgano municipal especializado en materia de tráfico, movilidad y de innovación en materia de tráfico y movilidad y disponer de una oficina de registro y atención especializada al ciudadano propia.

5. No obstante, dado que la OMS es una ordenanza de tráfico y movilidad, y no un reglamento orgánico del artículo 11.1.c) de la LCREM, de conformidad con lo previsto en el artículo 17.1.h) de la LCREM la referencia al órgano municipal competente en materia de innovación del artículo 233.3 quinto párrafo de la OMS debe entenderse realizada al órgano municipal competente según la estructura y delegación de competencias acordada en cada momento por la Junta de Gobierno.

Por lo que la competencia de gestión de la ventanilla única del artículo 233.3 párrafo quinto de la OMS debe entenderse comprendida entre las funciones de *“impulsar la innovación y el desarrollo tecnológico para fomentar la seguridad vial, la eficiencia energética y la sostenibilidad medioambiental de la movilidad y el transporte urbanos, a través del desarrollo de experiencias piloto”* expresamente delegada por la Junta de Gobierno en esta DGGYVC, en virtud del apartado 14.º.1.1.i) del AJG AGUMAM.

Por tanto, de conformidad con lo previsto en los principios de buena regulación del artículo 129 de la LPAC y el artículo 17.1.h) de la LCREM, no resulta necesario ni proporcional modificar el artículo 233.3 párrafo quinto de la OMS, por entenderse ya atribuida a esta DGGYVC en virtud del apartado 14.º.1.1.i) del AJG AGUMAM.

No obstante, si se considerase oportuno a efectos de facilitar a la ciudadanía la identificación expresa del órgano competente para gestionar la referida ventanilla única del párrafo quinto del artículo 233.3 de la OMS, esta DGGYVC no tiene inconveniente en promover la modificación del apartado 14.º.1.1 del AJG AGUMAM para que le sea delegada expresamente dicha competencia, cuya propuesta se redactaría en colaboración con la Dirección General de Innovación.

6. Por todo ello, no se considera procedente la modificación del artículo 233.3 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible recogida en la disposición final segunda del Anteproyecto de ordenanza sandbox.

**Segunda: Artículo 6.2. Sobre la necesidad de incluir las bases de la convocatoria pública en el régimen jurídico del acceso al entorno controlado de pruebas.**

En el artículo 6.2 del Anteproyecto se sugiere la necesidad de incluir las bases reguladoras de la convocatoria pública entre los elementos que determinan el régimen jurídico del acceso al entorno controlado de pruebas:

*“Artículo 6. Régimen jurídico.*

*2. Los proyectos y las pruebas autorizadas se regirán por lo dispuesto en esta ordenanza, **por las bases de la convocatoria pública** y en la correspondiente autorización de acceso, que recogerá en su anexo las condiciones y términos de realización de las pruebas, sin estar sujetos a la normativa municipal específica de los ámbitos indicados en el artículo 2”.*

**Tercera.- Artículo 6.4 del Anteproyecto. Sobre la necesidad de aclarar que el acceso al entorno de pruebas no supone ventaja alguna para acceder a futuras autorizaciones municipales para el ejercicio de actividades económicas, la prestación de servicios o el aprovechamiento especial o el uso privativo del dominio público municipal del Ayuntamiento de Madrid.**

En el artículo 6.4 se sugiere la necesidad de incluir la convocatoria entre los elementos que rigen los proyectos y pruebas que, en su caso se autoricen, una mayor concreción de lo que el anteproyecto define como autorizaciones “de carácter definitivo”, concretado que la autorización de acceso al entorno controlado de pruebas o la realización de pruebas dentro de un proyecto piloto no ampara el ejercicio de actividades económicas ni la prestación de servicios al margen del acceso al entorno controlado y la práctica de la prueba autorizada, ni ampara actuación alguna una vez suspendida, finalizada o revocada la autorización de acceso al entorno controlado de pruebas o la realización de pruebas dentro de un proyecto piloto.

A tal efecto se sugiere la siguiente redacción con los añadidos en letra azul:

“Artículo 6. Régimen jurídico.

4. La autorización de acceso al entorno controlado de pruebas o la realización de pruebas dentro de un proyecto piloto no supondrán, en ningún caso, la obtención de la autorización municipal para el ejercicio de una actividad o para la prestación de servicios al margen, o una vez suspendida, finalizada o revocada la eficacia de la autorización de acceso al entorno controlado o de la realización de la prueba autorizada”.

**Cuarta.- Artículos 20.4 y 21.2 del Anteproyecto. Sobre la indemnidad municipal en caso de modificación, suspensión o revocación de la autorización de acceso.**

Se considera necesario modificar la redacción de los artículo 20.4 del Anteproyecto, que establece que *“La modificación o suspensión de la autorización de acceso no será causa de indemnización del promotor”*, para expresar de forma más clara la indemnidad del Ayuntamiento de Madrid como consecuencia de la modificación o suspensión de la autorización de acceso, proponiéndose cualquiera de las dos siguientes redacciones alternativas:

*“2. La modificación o suspensión de la autorización de acceso no generará al promotor derecho alguno de indemnización”.*

*“2. La modificación o suspensión de la autorización de acceso no será causa de indemnización al promotor”.*

Por idéntico motivo se considera necesario modificar la redacción del artículo 21.2 del Anteproyecto, que establece que *“La revocación de la autorización de acceso no será causa de indemnización del promotor”*, proponiéndose cualquiera de las dos siguientes redacciones alternativas:

*“2. La revocación de la autorización de acceso no generará al promotor derecho alguno de indemnización”.*

*“2. La revocación de la autorización de acceso no será causa de indemnización al promotor”.*

Firmado electrónicamente

**LA DIRECTORA GENERAL DE GESTIÓN Y VIGILANCIA DE LA CIRCULACIÓN**

**Marta Alonso Anchuelo**