



INFORME DE CONTESTACIÓN A LAS ALEGACIONES FORMULADAS POR LA CONFEDERACION MADRILEÑA DE TRANSPORTE EN AUTOBUS (CONFEBUS-MADRID) AL PROYECTO INICIAL DE ORDENANZA POR LA QUE SE REGULA EL ENTORNO CONTROLADO DE PRUEBAS DE PROYECTOS INNOVADORES DE LA CIUDAD DE MADRID.

Estando en tramitación el proyecto inicial de ordenanza por la que se regula el entorno controlado de pruebas de proyectos innovadores de la ciudad de Madrid, han sido formuladas alegaciones por la CONFEDERACION MADRILEÑA DE TRANSPORTE EN AUTOBUS (CONFEBUS-MADRID) dentro del plazo de información pública.

Respecto a las alegaciones formuladas se informa lo siguiente:

1. En cuanto a la alegación referida a que la ordenanza debe regular el respeto de los derechos de propiedad intelectual del resultado del proyecto en favor del promotor.

El proyecto inicial de ordenanza dispone en el apartado tercero letra j) del artículo 12 que “la autorización de acceso establecerá en un anexo las condiciones a las que se sujetará el desarrollo de las pruebas”, e incluye entre estas condiciones la siguiente:

“En su caso, cláusulas de confidencialidad, así como disposiciones, sujetas a la regulación específica, sobre los derechos de propiedad industrial e intelectual o secretos empresariales que pudieran verse afectados durante la realización de las pruebas.”

Sin perjuicio de que la ordenanza respeta plenamente los derechos de propiedad industrial e intelectual que los promotores de los mismos tuvieron sobre los proyectos, la propia ordenanza ya contempla la posibilidad de que en la autorización de acceso se reflejen condiciones relativas a los derechos de propiedad intelectual e industrial que en cada caso pudieran resultar adecuadas, no considerándose por lo tanto necesaria la inclusión de ninguna cautela adicional al respecto, y por tanto, no estimando la alegación presentada.

2. En cuanto a la alegación referida al concepto de innovación e innovación en materia de movilidad.

CONFEBUS-MADRID, alega que el proyecto inicial de ordenanza debe establecer qué se entiende por innovación, así como que, en el caso de la innovación en movilidad de un proyecto piloto, el proyecto de ordenanza debería referirse, al menos, a dos de los siguientes aspectos:





- A. Suponer una mejora en términos de armonización administrativa, cumplimiento normativo e integración entre los distintos modos de transporte o aportar una potencial utilidad o valor añadido sobre los usos ya existentes.
- B. Suponer un beneficio para las personas usuarias de los servicios relacionados con la movilidad, en términos de calidad, disponibilidad, reducción de costes o seguridad en su acepción global, que incluye la seguridad operacional, la seguridad contra actos ilícitos, la seguridad sanitaria y la ciberseguridad.
- C. Aumentar la eficacia y la eficiencia de los operadores y autoridades prestadoras de servicios de movilidad.
- D. Avanzar en aspectos ligados a la movilidad sostenible, inclusión social o reducción de emisiones.

En primer hay que destacar que en el artículo 3 letra m) del proyecto inicial de ordenanza se define la innovación en los siguientes términos:

«Innovación»: actuación o conjunto de actuaciones que, mediante el uso de la tecnología, pueda dar lugar a nuevas aplicaciones, procesos, productos o modelos de negocio con incidencia sobre el ámbito de esta ordenanza.»

El proyecto inicial de ordenanza aboga por un concepto general y amplio de innovación, no limitado a aspectos o condicionantes concretos y aplicable a todos los proyectos que soliciten acceso al entorno controlado de pruebas con independencia de la materia sobre la que versen, que de acuerdo con el artículo 2 serían las siguientes: sostenibilidad, economía, energía, seguridad, movilidad, accesibilidad, turismo, elementos de mobiliario urbano, y de las vías y espacios públicos.

Es por ello por lo que no se considera pertinente que el proyecto de ordenanza establezca de forma expresa una serie de condicionantes o requisitos que hayan de cumplir los proyectos en materia de movilidad para considerarlos innovadores, ya que supondría una limitación de acceso a otros proyectos innovadores en el ámbito de la movilidad. Además, estas limitaciones o condicionantes solo afectarían a la innovación en materia de movilidad, y no serían aplicables a las demás materias sobre las que no existiría limitación alguna.

Por otra parte, a través de las convocatorias a que se refiere el artículo 8 del proyecto inicial de ordenanza se podrán recoger requisitos adicionales, y sería este el lugar adecuado para exigir o establecer estas limitaciones como requisitos si se considera pertinente. Por todo lo anterior no se estima la alegación presentada.

3. En cuanto a la consideración de los proyectos como de interés general.

CONFEBUS-MADRID, alega que el Ayuntamiento de Madrid pueda decidir sobre la consideración de un proyecto como de interés general y que debe definir qué se entiende por “proyectos de interés general” a efectos del espacio controlado de pruebas.





El objeto del proyecto inicial de ordenanza es regular un entorno controlado de pruebas que consiste en un espacio seguro en el que pueden probarse y ponerse en práctica, con carácter limitado, distintos productos, servicios y proyectos innovadores.

Por otro lado, el preámbulo del proyecto enuncia los objetivos de la ordenanza que son los siguientes:

- a) Incentivar la iniciativa particular de empresas, startups e innovadores en general, en el desarrollo de la ciudad mediante la participación en el entorno controlado de pruebas.
- b) Atraer y fomentar la innovación y la iniciativa empresarial a la ciudad de Madrid, involucrando a los agentes del ecosistema de innovación.
- c) Contribuir al posicionamiento estratégico global de Madrid como ciudad que impulsa la innovación.
- d) Ampliar el conocimiento sobre el efecto de las normas municipales existentes obteniendo un instrumento de evaluación de la normativa existente.

Desde esta perspectiva y sin perjuicio de la falta de claridad en la alegación referida, no parece que la declaración de determinados proyectos como de interés general por parte del Ayuntamiento de Madrid encaje en el modelo de entorno controlado de pruebas definido en la ordenanza ni en sus objetivos. Esto es así porque los proyectos que acceden al espacio controlado de pruebas parten de la iniciativa privada, y la autorización de acceso concede a quienes promueven los proyectos la posibilidad de probar en un espacio real la viabilidad técnica de sus soluciones y obtener información para su futuro desarrollo mediante un procedimiento ágil. Es por ello por lo que se desestima la alegación presentada.

4. En cuanto a la alegación relativa a la realización de las pruebas en materia de movilidad.

CONFEBUS-MADRID, alega que la Ordenanza debe incorporar que se establezcan cuantas cautelas sean necesarias para garantizar que la realización de las pruebas en materia de movilidad no afecte a la estabilidad y normal funcionamiento del sistema de transportes, a servicios regulares ya establecidos o a terceros no participantes en las pruebas que el Ayuntamiento de Madrid.

A este respecto el artículo 11 dedicado a la evaluación de las solicitudes de acceso al entorno controlado de pruebas dispone en su apartado 2 lo siguiente:

“Una vez verificado el cumplimiento de los requisitos indicados en el apartado 1, el órgano gestor trasladará las solicitudes al comité de evaluación, que recabará un informe motivado a cada órgano competente por razón de la materia objeto del proyecto.





El informe contendrá las condiciones a las que deberán estar sujetas las pruebas o, en su caso, aquellos aspectos que pudieran impedir técnicamente su realización, e incluirá una calificación del proyecto como favorable o desfavorable. El informe deberá ser emitido en el plazo de un mes.”

Luego corresponde al órgano competente en este caso en materia de movilidad informar en cada proyecto las condiciones en las que se realizaran las pruebas y la incidencia en su caso en el sistema de transportes o en los servicios regulares ya establecidos. Se garantiza así a través del funcionamiento del comité de evaluación y la solicitud de informes a los órganos competentes municipales por razón de la materia, que el desarrollo de las pruebas no afecte al funcionamiento normal de los servicios. Es por ello por lo que se desestima la alegación presentada.

5. En cuanto a la alegación referida a los daños a terceros en la ejecución de las pruebas y la suspensión en su caso de las pruebas.

El artículo 15 del proyecto inicial de ordenanza ya regula el régimen de responsabilidad por daños en la ejecución de las pruebas y dispone que:

“La responsabilidad directa por los daños ocasionados a participantes, a terceras personas o al Ayuntamiento de Madrid como consecuencia de la realización de las pruebas recaerá exclusivamente en el promotor.

En caso de daños derivados de fallos técnicos o humanos durante el transcurso de las pruebas la responsabilidad será igualmente del promotor.”

En cuanto a la suspensión de la realización de las pruebas, el artículo 20 del proyecto inicial de ordenanza que regula la “Modificación y suspensión de la autorización de acceso”, establece en su apartado segundo que:

“El órgano autorizante podrá suspender temporalmente la autorización de acceso, de oficio o a instancia del promotor, si se aprecian deficiencias subsanables durante el desarrollo de las pruebas, sobrevienen nuevas necesidades de interés público que impliquen su aplazamiento, por razones técnicas o estratégicas, o por cualquier otro motivo que haga necesaria su interrupción.”

Es decir, que en el supuesto de daños a terceros se puede proceder a la suspensión en su caso de la autorización de acceso, sin que sea necesario hacer una mención expresa a ese supuesto, pudiendo encajarse en el articulado a través de “cualquier otro motivo que haga necesaria su interrupción.” Es por ello por lo que se desestima la alegación presentada.





6. Finalmente, en cuanto a la última alegación referida a evitar reforzar la imagen de marca, la situación de ventaja o privilegio de los promotores cuyos proyectos accedan al entorno controlado de pruebas, o la publicidad de los proyectos.

Dentro de los objetivos declarados en el preámbulo del proyecto inicial de ordenanza se encuentran los de incentivar la iniciativa particular de empresas, startups e innovadores en general, en el desarrollo de la ciudad mediante la participación en el entorno controlado de pruebas, así como atraer y fomentar la innovación y la iniciativa empresarial a la ciudad de Madrid, involucrando a los agentes del ecosistema de innovación.

Partiendo de estos objetivos, el acceso al entorno controlado de pruebas no reconoce ningún privilegio o situación de ventaja al promotor, tan solo la posibilidad de probar en un entorno real distintos productos, servicios y proyectos innovadores, pudiendo solicitar el acceso al entorno controlado de pruebas todos aquellos promotores que cumplan los requisitos previstos en el proyecto de ordenanza y, en su caso, en la convocatoria.

Por otro lado, y en cuanto que el entorno controlado de prueba es una iniciativa municipal, el proyecto de ordenanza prevé en su articulado en el Título III mecanismos de comunicación y rendición de cuentas, tales como la existencia de un espacio web donde se publicará información actualizada sobre el espacio controlado de pruebas, así como sobre la realización de las pruebas y el desarrollo de los proyectos, y la redacción de un “informe anual sobre el entorno controlado de pruebas” que se publicará en el portal institucional del Ayuntamiento de Madrid “madrid.es” y en el sitio web municipal del entorno controlado de pruebas, todo ello dentro del normal funcionamiento de la Administración. Es por ello por lo que se desestima la alegación presentada.

Firmado electrónicamente

Fernando Herrero Acebes
Director General de Innovación y Emprendimiento

