

INFORME SOBRE LAS MODIFICACIONES REALIZADAS COMO CONSECUENCIA DEL INFORME DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORGANIZACIÓN, RÉGIMEN JURÍDICO Y CALIDAD NORMATIVA DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID.

Mediante correo electrónico de 31 de octubre de 2025, se remite por la SGT de Medio Ambiente y Movilidad el Informe de la Dirección General de Organización, Régimen Jurídico y Calidad Normativa. En relación con dicho informe se llevan a cabo las siguientes modificaciones:

3.1.1 Oportunidad de la propuesta.

- a) Se completa el último párrafo de la página 15.
- b) Se traduce, del idioma inglés al español todas las citas literales inicialmente reproducidas en el idioma en que los textos fueron originalmente publicados.
- c) Se completa el apartado 2.2.1.3 incorporando la información sobre subvenciones estatales y autonómicas, y en los apartados 6.4.3.2.2 y 6.4.3.2.3.
- d) En el apartado 2.2.2.2 se cita la sentencia del TSJM que afecta a la regulación de las ZBEDEP.
- e) Se estima parcialmente. Se corrige la cita de la OCAS del apartado 2.2.2.3. No obstante, se mantiene la cita de la DCA, la LCA y el RCA para facilitar la lectura por las personas interesadas, dada su relevancia para conocer los objetivos y la justificación de la regulación de las ZBEDEP.
- f) En el apartado 2.2.2.3 se introduce la conclusión respecto de las alternativas de movilidad de la ZBEDEP Plaza Elíptica enunciadas y los distintos escenarios analizados.
- g) Se indica el origen de los datos relativos a las estimaciones sobre el incremento de las emisiones de NOx (t) referidos en la observación también proceden del sistema para el diagnóstico, simulación y evaluación de escenarios de fuentes emisoras de contaminantes atmosféricos en la ciudad Madrid (denominado SIMAD).
- h) Se introduce la conclusión respecto de las alternativas analizadas en el punto 4 del apartado 2.2.2.4.4 de la MAIN.
- i) Se introduce la conclusión respecto de las alternativas analizadas respecto de la ZBEDEP Plaza Elíptica, en un nuevo apartado 2.2.26 titulado “Conclusión de los análisis de alternativas en materia de calidad del aire y movilidad de cara a la redacción de la propuesta de regulación de la ZBEDEP Plaza Elíptica del Proyecto de ordenanza”.
- j) Se suprime el tercer párrafo del apartado 2.3 erróneamente repetido.

3.1.2 Análisis jurídico.

- a) Se completa el apartado 4.1.3.4 relativo al RD 102/2011 relativo a la mejora de calidad del aire.



- b) Se estima parcialmente. Se mantiene, pero se modifica la redacción del punto 16 del apartado 4.2.3.
- c) Respecto a la referencia al informe de la UPM en el apartado 4.2.4.4.11 punto 7, se completa la referencia introduciendo mediante nota a pie el título del texto y el anexo 4.8 de la MAIN. Se comprueba que ya existe una referencia en el apartado “4.2.2.4.2 Necesidad de dar cumplimiento a los valores límite de la calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno”.
- d) Se corrige la redacción de los párrafos segundo y tercero del apartado 4.2.4.11 de la MAIN.
- e) Se corrigen las referencias erróneas a la ZBEDEP Plaza Elíptica en el punto 1 del apartado 4.2.5.1 y en el último párrafo de la página 199.
- f) Se corrige la numeración del punto 1 del apartado y de las letras del punto 3 de la página 203. 4.2.5.4
- g) Se estima parcialmente. Se corrige la referencia a la creación por la regulación, en el punto 4 de la página 206. Se mantiene las referencias incluidas al “proyecto normativo”, porque ya figura en el texto del texto el término “Anteproyecto”, considerándose que la MAIN debe redactarse refiriéndose al “proyecto normativo”, porque la Asesoría Jurídica debe emitir su dictamen sobre el texto que se va a elevar a la aprobación de la Junta de Gobierno y que, en caso de aprobarse inicialmente, será sometido a información pública y expuesto a la ciudadanía.
- h) Se corrige.
- i) Se corrige, completando y dando una nueva redacción al apartado justificativo de la circulación de vehículos VTC, creando un apartado previo justificativo de la circulación de los autotaxis.
- j) Se corrige, suprimiendo las referencias donde procede.
- k) Se modifica el título por “proporcionalidad”.
- l) Se completa el apartado 4.2.5.13 de la MAIN con nuevos párrafos que analizan la satisfacción del principio de eficiencia, además desde la perspectiva de recoger aquellas cargas o restricciones estrictamente necesarias para cumplir las razones de interés general que motivan la regulación, también como relación entre el cumplimiento de unos objetivos y el coste en el que se incurre para cumplirlos.
- m) Se suprime la frase (p. 249).
- n) Se corrigen las tablas del apartado 4.3.4 sustituyendo las “X” por “Sí”.
- o) Se suprime la nota al pie relativa a las “Recomendaciones para el análisis del impacto de género en la elaboración normativa municipal”, que han sido tenidas en cuenta a la hora de redactar la MAIN y analizar el impacto de la norma en materia de género y de igualdad de hombres y mujeres.
- p) En el apartado 4.10 se añade la frase: *“La DGSYCCA señala que el Proyecto normativo no supone afectación al Acuerdo de 13 de octubre de 2022 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, por el que se determinan los requisitos para el establecimiento del sistema*





automatizado de control del uso y las condiciones de utilización de las reservas de carga y descarga, mediante la aplicación Madrid DUM 360”.

3.1.3. Tramitación.

a) Se desestima, aunque no resulte necesario porque ya obran en el expediente, se considera que la expresión resumida de los informes preceptivos refuerza la transparencia. Al objeto de facilitar la defensa judicial, se considera relevante la reproducción de los elementos más relevantes del informe de la DG de Presupuestos.

b) Se completan los apartados 5.9 y 5.10 e la MAIN relativos a la información pública y la aprobación definitiva del Proyecto de las ZBEDEP Distrito centro y Plaza Elíptica.

c) Se desestima, porque en cumplimiento del principio de transparencia, se considera necesario relacionar y describir brevemente los trámites del Proyecto normativo pendientes de realizar, en su caso, identificando el órgano competente y la norma atributiva de la competencia, para su conocimiento por la ciudadanía. Se identifica claramente que es un trámite pendiente de realizar tras la realización del trámite de información pública.

En lo relativo a los apartados 5.13, 5.14 y 5.15, sin perjuicio de la información a la adenda a la MAIN que se elabore en caso de que, como consecuencia del trámite de información pública, se incorporen modificaciones, se desestima la observación porque, junto al texto del Proyecto de ordenanza debe elevarse al Pleno una MAIN definitiva, que actualice sus contenidos a las modificaciones que haya sido necesario realizar en el Proyecto de ordenanza y a la MAIN durante la información pública.

3.1.4. Impacto presupuestario.

Corregido. Se ha incorporado la aclaración de la imputación y cuantificación de los gastos de señalización (fija, vertical y horizontal) de la ZBEDEP Distrito Centro así como de su mantenimiento y conservación.

3.1.5 Impacto económico.

El apartado 6.4.2 se refiere al impacto económico genera de la ampliación del AER. Se incorpora a la presente MAIN, como ANEXO 11, el “Estudio de impacto económico de la ampliación del SER y la inclusión de nuevos horarios de regulación en la ordenanza por la que se propone modificar la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, del Ayuntamiento de Madrid” de la DGSYCA que, por razones de economía, se da por reproducido en dicho apartado 6.4.2, en el que, según criterio de la DGSYCA se se reproduce el cuadro resumen del impacto económico indirecto por la ampliación del SER en los términos contenidos en el Proyecto normativo, tal y como consta en la última página del citado estudio económico que valora el impacto económico de la ampliación del AER en el empleo, la productividad, precios, competencia, PYMES, y en distintos ámbitos del sector terciario.





3.1.6 Impacto de género y de igualdad de hombres y mujeres.

Se incluye datos actualizados de seguridad vial de hombres y mujeres.

3.1.7. Simplificación de procedimientos.

En el punto 6.14.2.2.2 in fine, podrían detallarse los supuestos en los que el proyecto regula las gestiones telemáticas de las personas titulares de la TEPMR.

En el punto 6.14.3.2 se citan los artículos concretos del proyecto en los que se encuentran las medidas simplificadoras a las que se alude.

3.1.8 Evaluación.

Se da una nueva redacción al apartado 7 de la MAIN, correspondiente a la Evaluación, siguiendo los criterios de la DGOYRJ.

Determinación del plazo de evaluación de la ordenanza: Al objeto de compatibilizar ambos ejercicios municipales de evaluación, el del Proyecto -exigido por el artículo 12.4 del Real Decreto 1052/22, de 27 de diciembre-, y el de la ordenanza -exigido por el artículo 130.1 de la LPAC-, se considera oportuno que la evaluación de la ordenanza se lleve a cabo cada 5 años, dejando un año de margen respecto de los 4 años de la evaluación del Proyecto de ZBE.

No obstante, es preciso hacer constar que la configuración de la regulación actual en materia de calidad del aire está formada por Directiva 2024/2881 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2024, sobre la calidad del aire ambiente y una atmósfera más limpia en Europa (en adelante, DCA), que no ha sido traspuesta todavía al ordenamiento jurídico español, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, 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).

3.2 Observaciones de técnica normativa.

3.2.1. Parte expositiva.

Se desestima la observación relativa a la supresión de la identificación de epígrafes, que ayudan a facilitar la lectura del Preámbulo, al tiempo que facilitan la cita de los párrafos y apartados expositivos del Proyecto normativo.

Se elimina la negrita del epígrafe 12.

3.2.2 Parte dispositiva.

a) Numeración de los artículos.

Se desestima la observación relativa a la no utilización de negrita en la numeración del artículo o de las disposiciones de la parte final, al objeto de facilitar la identificación de los preceptos en un texto de más de 80 páginas que va a someterse a información pública, en consonancia con el criterio estatal de publicación de las normas.





b) Disposición transitoria quinta. Ampliación del Servicio de Estacionamiento Regulado.

En la Disposición transitoria quinta se suprime el asterisco, erróneamente incluido, y se lleva a cabo la oportuna revisión de las tablas, actualizándolas como consecuencia de la implantación efectiva del SER en parte de los barrios de Valezarza y Zofío.

c) Disposición final primera. Título competencial. Se desestima, se considera oportuno mantener la referencia a la “Ley 7/1985, de 2 de abril, de Bases del Régimen Local” porque es la primera vez que aparece citada en la parte dispositiva o normativa, y porque en el segundo párrafo de la citada disposición se citan varios preceptos con el acrónimo LBRL.

d) Disposición final tercera. Publicación, entrada en vigor y comunicación.

Se modifica según criterio de la DGORJCN: “el día siguiente al de su...”.

3.3. Observaciones de régimen jurídico, organizativo y competencial.

3.3.1. Preámbulo.

Se estima parcialmente, concretando que el artículo 48.a) de la LCREM es de aplicación preferente sobre los artículos 49.b) y 127.1.a) de la LBRL, cuya cita se mantiene.

3.3.2 Artículo 49. Objeto, ámbitos de ordenación, requisitos medioambientales e información a la ciudadanía.

La regulación del artículo 23.3.e).15 de la OMS, vigente en el momento de redacción de la presente MAIN, se introdujo mediante enmienda de un grupo político durante la tramitación plenaria del proyecto normativo que, finalmente, se aprobaría como Ordenanza 10/2021. Se trata de una regulación que no formaba parte del proyecto de ordenanza tramitado por la Junta de Gobierno municipal, lo que explica la falta de reconocimiento en su relación con otros preceptos.

Se trata de normas que responden a finalidades distintas. La regulación del artículo 49.8 de la OMS regula el SER, mientras que la regulación del artículo 23.3.e).15 y el apartado primero 18 del Anexo III de la OMS se refiere exclusivamente a una especialidad exclusivamente aplicable a la ZBEDEP Distrito Centro, que atiende a la especial necesidad de preservar el patrimonio automovilístico constituido por los vehículos históricos de más de 50 años que ocasionalmente se emplean en la celebración de eventos o celebraciones, públicos o privados, en los que se precisa el estacionamiento en superficie (en la vía pública), en las inmediaciones de instituciones o edificios de reseñado valor histórico o cultural, de vehículos históricos de gran antigüedad y relevancia patrimonial, atendiendo a su singularidad y a las dificultades técnicas que estos vehículos sin asistencia electromecánica a la dirección tienen para salvar las rampas de los garajes y aparcamientos subterráneos.

El artículo 2.3.e).15º de la OMS se regula como ordenación permanente de tráfico, de carácter especial o territorialmente circunscrita al ámbito territorial de dicha ZBEDEP, que prevalece sobre la regulación del resto de la ordenanza conforme a lo previsto en el artículo 6.3 de la OMS.





No obstante, por razones de técnica normativa, se da una nueva redacción al artículo 23.3.e).15º de la OMS, que queda redactado en los siguientes términos (incluyendo en letra roja, la modificación derivada de esta observación de la DGOYRJ):

“Artículo 23.3.e).15.º OMS. Los vehículos y motocicletas que tengan reconocidas la condición de históricos por la DGT, si bien los vehículos históricos de menos de cincuenta años solo podrán estacionar en un aparcamiento de uso público o privado o reserva de estacionamiento de la ZBEDEP Distrito Centro. Sin perjuicio de lo previsto en el artículo 49.7 y la disposición transitoria cuarta, atendiendo a la protección de su especial valor histórico, se permitirá el estacionamiento en superficie a los vehículos de más de cincuenta años, así como las motocicletas que tengan la condición de históricas”.

El anteproyecto introduce dicha regulación, en los términos que se propone dar al artículo 23.3.e).15 y al Anexo III apartado primero 18 de la OMS.

La redacción que el Proyecto de ordenanza propone dar al apartado primero 18 del Anexo III de la OMS, autoriza la circulación por la ZBEDEP DC de los vehículos históricos conforme al Reglamento de Vehículos Históricos, en los términos establecidos los artículos 21.3 y 23.3.e).15.º, previa comprobación de oficio de su matrícula.

Estos vehículos solo podrán estacionar en el interior de esta ZBEDEP en un aparcamiento de uso público o privado o reserva de estacionamiento, salvo lo establecido en el artículo 23.3.e). 15º para los vehículos históricos de más de cincuenta años, que podrán estacionar en la banda de estacionamiento de la vía pública, es decir, en superficie, previa obtención de la correspondiente autorización del SER en un parquímetro o dispositivo móvil habilitado al efecto.

Se introduce en la MAIN la justificación de la necesidad, racionalidad, proporcionalidad y la justificación de su carácter no discriminatorio.

La regulación del artículo 23.3.e).15ª de la OMS, por la que el Proyecto de ordenanza propone autorizar el estacionamiento de los vehículos históricos de más de 50 años en la banda de estacionamiento en vía pública de la ZBEDEP Distrito Centro, responde a una doble necesidad: por un lado, la de proteger el valor histórico de dichos vehículos para conservar el patrimonio; por otro, a proteger ese mismo valor histórico ante la dificultad de acceder, y trazar las curvas de bajada y subida de las plantas de los garajes y aparcamientos rotacionales subterráneos, de unos vehículos que en muchas ocasiones carecen de asistencia electromecánica a la dirección.

En lo relativo a las motos, el artículo 23.3.e).15ª de la OMS se ajusta a lo previsto en el artículo 51.1 y la Disposición transitoria cuarta 1.d) de la OMS, por lo que pueden estacionar en las reservas instaladas al efecto o en la banda de estacionamiento del SER sin necesidad de obtener autorización SER.

3.3.3 Disposición transitoria quinta. Ampliación del Servicio de Estacionamiento Regulado.

Tras la revisión detallada por la DGSYCA, en su calidad de órgano proponente de la regulación del SER, de la redacción de la Disposición transitoria quinta de la OMS en los términos del Proyecto se corrige exclusivamente el error advertido por la DGOYRJ consistente en que el barrio de Costillares barrio 159 pertenece al distrito de Ciudad Lineal.





3.3.4 Anexo III. Régimen de gestión y funcionamiento de la zona de bajas emisiones de especial protección Distrito Centro.

Como consecuencia de la observación de la DGOYRJ, la DGSYCA, en su calidad de órgano proponente de la regulación del SER, modifica la redacción del apartado primero 10 b) del Anexo III de la OMS, en los términos propuestos por el Proyecto de ordenanza, que queda redactado en los siguientes términos:

“b) Las personas titulares de licencias de autotaxi que no pertenezcan al APC de Madrid que cumplan lo regulado en el artículo 195 y la disposición transitoria segunda **podrán solicitar** autorización para circular por DC siempre que cumplan los requisitos de clasificación ambiental regulada en los artículos 21 a 23 ambos inclusive, 25, 35, 195 y las disposiciones transitorias primera y segunda ambas inclusive y se encuentren debidamente identificados como autotaxi en su parte posterior. La autorización de circulación por DC se mantendrá en vigor mientras concurren los requisitos en base a los cuales se concedió, **salvo que los solicitantes renuncien de manera expresa a la misma**”.

Firmado electrónicamente

EL DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL

José Amador Fernández Viejo

Firmado electrónicamente

LA DIRECTORA GENERAL DE GESTIÓN Y VIGILANCIA DE LA CIRCULACIÓN

Marta Alonso Anchuelo

