

PROYECTO INICIAL DE MODIFICACIÓN DE LA ORDENANZA DE
MOVILIDAD PARA LA CIUDAD DE MADRID

INFORME DE CONTESTACION DE LAS ALEGACIONES
PRESENTADAS EN EL PERIODO DE INFORMACIÓN PÚBLICA

Antecedentes

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, en sesión celebrada el día 28 de enero de 2016, acordó aprobar el proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad para la Ciudad de Madrid, y abrir un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales a contar desde el siguiente al de la publicación en el BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID, de conformidad con lo establecido en el artículo 48 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid, publicándose en el BOCM nº 30, de 5 de febrero de 2016.

Durante este periodo, conforme al certificado expedido el día 14 de marzo de 2016 por la Oficina del Secretario de la Junta de Gobierno y Relaciones con el Pleno, se han recibido los siguientes escritos de alegaciones:

- 1º) Asociación Madrileña de Empresarios de Alimentación y Distribución LA ÚNICA.
- 2º) Asociación Pedalibre, Asociación de Ciclistas Profesionales y Asociación de Marcas y Bicicletas de España.
- 3º) Asociación Élite Taxi Madrid.
- 4º) Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC).
- 5º) Confederación Empresarial de Madrid CEOE (CEIM) adjuntando las de sus asociados ADEPESCA, LA ÚNICA (mismo escrito que el 1º), ASEACAM, (Asociación Empresarial de Industrias Alimentarias de la Comunidad de Madrid) y ADIGITAL (Asociación Española de la Economía Digital).
- 6º) UTE MSM III y IV y UTE DEVAS I y II del contrato integral de movilidad.
- 7º) ADEPESCA (mismo escrito que el nº 5).
- 8º) GAS NATURAL MADRID, SDG, S.A.
- 9º) COMUNIDAD DE MADRID, CONSEJERÍA DE TRANSPORTES, VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS.
- 10º) COMITÉ MADRILEÑO DE TRANSPORTE POR CARRETERA (CMTC).

- 11º) UNO Organización empresarial de Logística y Transporte.
 12º) ASOCIACIONES EMPRESARIALES ANGED, ASEDAS, ACES, AECOC y FEDISHORECA.

Asimismo, el 7 de marzo de 2016 tuvo entrada en el Registro del Distrito de San Blas-Canillejas el escrito que a continuación se relaciona, que toda vez que fue presentado en plazo y forma, ha sido tenido en cuenta y valorado en el presente informe, pese a que no figura en el certificado de la Oficina del Secretario de la Junta de Gobierno y Relaciones con el Pleno puesto que tuvo entrada en dicha Oficina con posterioridad a la emisión del certificado antes mencionado:

- 13º) UNIÓN FENOSA DISTRIBUCIÓN S.A.

Informe de contestación a las alegaciones presentadas:

A continuación se detallan las alegaciones formuladas en el periodo de consulta pública y las correspondientes contestaciones a las mismas.

ALEGACIONES	CONTESTACION
Nombre interesado: Asociación Madrileña de Empresarios de Alimentación y Distribución LA ÚNICA.	
1.- Art. 88.2. Se propone añadir un nuevo apartado e) con objeto de que las limitaciones no afecten a los vehículos comerciales e industriales para carga y descarga.	1.- Se desestima: La modificación de este apartado no introduce ninguna limitación respecto de la redacción de la Ordenanza vigente. En cuanto a la cuestión planteada, el Ayuntamiento se ve avocado a adoptar en determinados momentos y por razones justificadas (seguridad vial, seguridad ciudadana, protección de la integridad de espacios,...) medidas de restricción de la circulación, las cuales han de ser acordadas por Junta de Gobierno y publicadas en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, por todo ello, no procede aceptar la propuesta de añadir un nuevo apartado e).

<p>2.- Art. 88 BIS 2 apartado d): se propone excepcionar la aplicación de la medida de la limitación horaria de la carga y descarga en las APR</p> <p>3.- Art. 88 BIS 4: se propone añadir un apartado n) por el que se pueda excepcionar de la aplicación de las medidas por Junta de Gobierno a los vehículos que se dediquen al transporte de alimentos y productos de gran consumo.</p>	<p>2.- Se desestima: Es una medida contemplada con carácter general en la ciudad de Madrid, no debiendo quedar exceptuada la carga y descarga que se realice en las Áreas de Prioridad Residencial. No obstante, el artículo 88.BIS 4 determina que la Junta de Gobierno podrá excepcionar la aplicación de medidas para la prestación de servicios o actividades que por su importancia sean esenciales para el funcionamiento de la comunidad, para los vehículos de tecnologías menos contaminantes o también a los vehículos comerciales e industriales que cuenten con la correspondiente autorización del SER.</p> <p>3.- Se desestima: No se considera necesario añadir este nuevo apartado n) que se propone, ya que el artículo 88.BIS 4 determina que la Junta de Gobierno podrá excepcionar la aplicación de medidas para la prestación de servicios o actividades que por su importancia sean esenciales para el funcionamiento de la comunidad, los vehículos de tecnologías menos contaminantes o también a los vehículos comerciales e industriales que cuenten con la correspondiente autorización del SER, por tanto, podría quedar excepcionado por los apartados h), i) o l).</p>
<p>Nombre interesado : Asociación Pedalibre, Asociación de Ciclistas Profesionales y Asociación de Marcas y Bicicletas de España</p>	
<p>1.- No se han incorporado las previsiones relativas a la bicicleta que estaban en el proyecto de modificación de ordenanza de Movilidad previsto que se inició en 2012</p>	<p>1 -Se desestima: La presente modificación únicamente abarca aspectos que por necesidad o imperativo de la norma, ha sido necesario tramitar en este momento, lo que no descarta que más adelante se continúe con otra modificación de la ordenanza de movilidad más amplia que regule pormenorizadamente el uso de la bicicleta. De hecho, el Pleno del Ayuntamiento ha aprobado por unanimidad un Acuerdo, con fecha 29 de marzo, en el que se acuerda entre las actuaciones para mejorar la seguridad ciclista, iniciar el proceso de revisión y modificación, antes del 1 de enero de 2017, de los capítulos de la ordenanza de movilidad relativos a bicicletas y otros vehículos, para su adaptación a la realidad actual de la</p>

	movilidad ciclista.
Nombre interesado: Asociación Élite Taxi Madrid	
I.1 - Art. 56.4: Se propone se incluya la excepción a favor de taxis.	I.1.- Se desestima: El art. 56.4 no es objeto de modificación por lo que no procede entrar a valorar la propuesta realizada.
I.2 - Art. 56.11: Se propone se incluya la excepción a favor de taxis	I.2.- Se desestima: El art. 56.11 no es objeto de modificación por lo que no procede entrar a valorar la propuesta realizada.
I.3 Art. 67.3: Propone la exclusión del SER de los taxis en servicio siempre que el conductor se encuentre presente.	I.3.- Se desestima: Se considera que las actuales previsiones dan cobertura suficiente tanto a la espera de viajeros siempre que el taxista se encuentre presente, como a la ayuda a personas con movilidad reducida.
I.4 Art. 84: Propone que los rodajes no puedan afectar a reservas de taxi.	I.4.- Se desestima: No es objeto de modificación.
I.5.- Art. 88.2: Se propone que se incluya un apartado 5 “los vehículos auto-taxi que se encuentren prestando servicio.”	I.5.- Se desestima: La modificación de este apartado no introduce ninguna limitación respecto de la redacción de la Ordenanza vigente. En cuanto a la cuestión planteada, el Ayuntamiento se ve avocado a adoptar en determinados momentos y por razones justificadas (seguridad vial, seguridad ciudadana, protección de la integridad de espacios,...) medidas de restricción de la circulación, las cuales han de ser acordadas por Junta de Gobierno y publicadas en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, por todo ello, no procede aceptar la propuesta que se incluya un apartado 5 “los vehículos auto-taxi que se encuentren prestando servicio.”.
II.1.- Art. 44.8: Propone incluir la obligación de todo conductor de ceder el paso a los vehículos autotaxis en salidas de paradas debidamente señalizadas.	II.1.- Se desestima: El art. 44.8 no es objeto de modificación por lo que no procede entrar a valorar la propuesta realizada.
II.2.- Art. 56.12: Propone incluir la prohibición de parar en paradas de taxi debidamente señalizadas.	II.2.- Se desestima: El art. 56.12 no es objeto de modificación por lo que no procede entrar a valorar la propuesta realizada.

<p>II.3.- Art. 61: Propone incluir la prohibición de estacionar en paradas de taxi debidamente señalizadas.</p> <p>II.4.- Art. 62.4: Propone incluir la prohibición de estacionar motos en paradas de taxi debidamente señalizadas.</p> <p>II.5.- Art. 84: Propone excluir el acceso y la parada de taxis en lugares en que se esté desarrollando rodajes, documentales o similar.</p> <p>II.6.- Art. 92: Propone que se incluya como supuesto de perturbación grave o peligro a la circulación el estacionamiento indebido en reserva de taxi.</p> <p>III.1.- Art. 67.4: Propone eliminar el apartado 4 del artículo.</p> <p>III.2.- Art. 88.BIS.4: Proponen que se quite la excepción de la aplicación de medidas de restricción del tráfico o de prohibición de estacionamiento a las VTC basándose en el hecho de que los VTC no pueden circular ni estacionar para captar viajeros.</p> <p>IV.1.- Art. 67.7: Proponen excluir a los vehículos auto-taxi del SER.</p>	<p>II.3.- Se desestima: El art. 61 no es objeto de modificación por lo que no procede entrar a valorar la propuesta realizada.</p> <p>II.4.- Se desestima: El art. 62.4 no es objeto de modificación por lo que no procede entrar a valorar la propuesta realizada.</p> <p>II.5.- Se desestima: El art. 84 no es objeto de modificación por lo que no procede entrar a valorar la propuesta realizada.</p> <p>II.6 Se desestima: El art. 92 no es objeto de modificación por lo que no procede entrar a valorar la propuesta realizada.</p> <p>III.1.- Se desestima: El art. 67.4 no es objeto de modificación por lo que no procede entrar a valorar la propuesta realizada.</p> <p>III.2.- Se desestima: No obstante, la redacción del artículo no es contradictorio con este hecho, ya que en el apartado m) se exceptúan por un lado los VTC en servicio (con lo cual no están captando viajeros) y aquellos casos en los que el conductor esté presente (que serán aquellos casos en los que tengan un servicio contratado mediante su App y por tanto, de nuevo no están captando viajeros sino esperando a que baje la persona que les ha contratado. No se debe impedir el normal funcionamiento de una actividad de transporte legal mediante una ordenanza porque pudiera haber algún conductor que infringiera la normativa. Por tanto, su propuesta no parece justificada.</p> <p>IV.1- Se desestima: El art. 67.7 no es objeto de modificación por lo que no procede entrar a valorar la propuesta realizada.</p>
---	---

<p>V.1.-Art. 64.3.c): Proponen la supresión o adecuada reformulación del 64.3.c), con fundamento en la exención que se establece para los vehículos car-sharing tanto en la limitación de tiempo de estacionamiento como en la obligación de pago.</p>	<p>V.1.- Se desestima: El artículo 64.3 c) es objeto de modificación por la presente Ordenanza, aunque sólo en lo que respecta a la antigüedad de los vehículos y su tecnología.</p> <p>La alegación versa sobre la supuesta exención de los vehículos del Colectivo Cualificado de Empresas de Vehículos Multiusuarios o carsharing, tanto en la limitación de tiempo de estacionamiento como en la obligación de pago.</p> <p>No obstante la Ordenanza no establece tal exención, lo que prevé es un régimen específico de autorización de estacionamiento en unas plazas determinadas (color azul). El pago de la tarifa, en su caso, se establece en la Ordenanza Fiscal correspondiente.</p> <p>En todo caso dicho régimen específico aplicable a las autorizaciones de este Colectivo Cualificado no es objeto de modificación en el presente proyecto, por lo que simplemente se aclara el alcance de su regulación.</p>
<p>VI.1.- Art. 89: Propone incluir la posibilidad de inmovilización de vehículos de transporte sin licencia municipal.</p>	<p>VI.1.- Se desestima: El art. 89 no es objeto de modificación por lo que no procede entrar a valorar la propuesta realizada.</p>
<p>VII.1.- ART. 60.2: Propone excluir de la obligación de apagar el motor a los vehículos auto-taxi cuando las condiciones climatológicas lo requieran.</p>	<p>VII.1.- Se desestima: El art. 60.2 no es objeto de modificación por lo que no procede entrar a valorar la propuesta realizada.</p>
<p>Nombre interesado: Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC).</p>	
<p>1.- Artículo 64, apartado 3, letras a) y c): se propone que en la nueva redacción se incluya también a vehículos de combustión tradicional de gasolina o gasóleo, con una antigüedad máxima de hasta dos años desde su primera matriculación.</p>	<p>1.- Se estima parcialmente: para el “establecimiento de un límite de antigüedad para estos vehículos, necesario para incentivar la introducción de la mejor tecnología disponible en términos de eficiencia, sostenibilidad y seguridad” se toma como referencia la reciente clasificación por etiquetas de la DGT (Resolución de 13 de abril de 2016), en lo</p>

<p>2.- Art. 65.1 c) y d): se propone añadir en dichos apartados que no se les exigirá estar dados de alta y al corriente de pago del IVTM</p>	<p>que se refiere a la etiqueta Eco, si bien dado que todavía la clase “cero emisiones” del SER no coincide exactamente con el distintivo Cero de la DGT, se deben excluir los vehículos híbridos enchufables, resultando una nueva redacción del apartado 3, letra c) del artículo 64, como sigue: <i>Vehículos clasificados en el Registro de Vehículos híbridos no enchufables (HEV), propulsados por gas natural comprimido (GNC) o gas licuado del petróleo (GLP). Además, los vehículos deberán estar clasificados en el Registro de Vehículos como gasolina EURO 4, 5 o 6, o diésel EURO 6.</i> No obstante, se desestima la inclusión de vehículos de combustión tradicional de gasolina o gasóleo, por las razones ambientales que fundamentan otras estrategias municipales de lucha frente a la contaminación del aire, como la clasificación de tipologías en el SER, y las directrices que desde la DGT se han elaborado para la creación de distintivos en función de las emisiones.</p> <p>2.- Se estima parcialmente: Pese a que ANFAC alega que se aclare la no exigencia de estar dados de alta y al corriente de pago del IVTM para los vehículos de residentes (artículo 65.1) que estén en régimen de renting o leasing o de retribución en especie, cuando no sean susceptibles de domiciliarse en el Municipio de Madrid en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, esta Dirección General entiende que debe referirse dicha aclaración a los vehículos en régimen de renting o leasing o de retribución en especie de los Colectivos Cualificados de Titulares de Vehículos Comerciales e Industriales y de Empresas de Vehículos Multiusuarios o “carsharing”, por cuanto para los vehículos de residentes ya se contempla dicha excepción en el primer párrafo del artículo 64.1.</p>
---	---

<p>3.- Art. 65.3: se propone excluir el límite de vehículos para el Colectivo Cualificado de Empresas de Vehículos Multiusuarios o carsharing.</p>	<p>Por consiguiente, se añade un nuevo apartado 4 en el art. 64 que diga “En el supuesto de vehículos en régimen de renting o leasing o retribución en especie que soliciten autorización como Colectivo Cualificado de Titulares de Vehículos Comerciales e Industriales o de Empresas de Vehículos Multiusuarios o “carsharing”, cuando de forma excepcional se acredite que el mismo no puede ser matriculado en Madrid por no disponer la empresa de sucursal, agencia, delegación oficina o cualquier otro establecimiento que sea admitido por la Dirección General de Tráfico como domicilio del vehículo en Madrid, no se exigirá estar de alta en el padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid”</p> <p>Como consecuencia de lo anterior, el apartado cuarto del artículo único del proyecto queda titulado de la siguiente manera: “Cuatro. Se modifican las letras a) y c) del apartado 3 del artículo 64 y se añade un apartado 4, que quedan redactados del siguiente modo:”</p> <p>3.- Se desestima: El art. 65.3 no es objeto de modificación por lo que no procede entrar a valorar la propuesta realizada. No obstante, se toma nota de la propuesta para su consideración en una próxima modificación de la ordenanza de movilidad.</p>
--	--

ALEGACIONES	CONTESTACION
<p>Nombre interesado: Confederación Empresarial de Madrid CEOE (CEIM) adjuntando las de sus asociados ADEPESCA, LA ÚNICA (mismo escrito que el 1º), ASEACAM, (Asociación Empresarial de Industrias Alimentarias de la Comunidad de Madrid) y ADIGITAL (Asociación Española de la Economía Digital).</p>	
<p>CEIM: Artículos 88 y 88 BIS: se propone que las limitaciones o prohibiciones impuestas en estos artículos, no afecten a los vehículos comerciales e industriales para la carga y descarga, abastecimiento y suministro de cualquier tipo de establecimiento o de prestación de servicios profesionales.</p>	<p>CEIM: Se desestima. La modificación del art. 88 no introduce ninguna limitación respecto de la redacción de la Ordenanza vigente. En cuanto a la cuestión planteada, respecto a las limitaciones del artículo 88.2 y las medidas de restricción del tráfico y prohibición de estacionamiento por motivos medioambientales del artículo 88 BIS 2, el</p>

<p>ADEPESCA</p> <p>1 Artículo 64.3. a). Se propone ampliar el periodo de estacionamiento hasta 12 horas, en lugar de 8.</p> <p>2.- Art. 88.2: se propone incluir dentro de las excepciones, a los vehículos comerciales e industriales para operaciones de carga y descarga y servicios a domicilio.</p>	<p>Ayuntamiento se ve avocado a adoptar en determinados momentos y por razones justificadas (seguridad vial, seguridad ciudadana, protección de la integridad de espacios, medioambientales,...) medidas de restricción de la circulación, por todo ello, no procede aceptar la propuesta, por lo que no procede aceptar la propuesta de no aplicar las limitaciones o prohibiciones a los vehículos comerciales e industriales para la carga y descarga, abastecimientos y suministro.</p> <p>Por otro lado, como consecuencia de esta alegación se ha revisado la redacción del artículo 88 BIS apartado 2 letra c) y se ha considerado suprimir de la redacción de este apartado "...A estos efectos, la prohibición parcial de circulación podrá aplicarse mediante un sistema de distinción por matrículas, por la tecnología utilizada, por las emisiones a la atmosfera, o criterios equivalentes" dado que podría aplicarse otros medios o sistemas para la prohibición parcial de circulación que no se especifican en este apartado y podrían entrar en contradicción con esta redacción tan exhaustiva.</p> <p>ADEPESCA</p> <p>1.- Se desestima. Según el uso actual del sistema se ha considerado suficiente el margen de 8 horas, toda vez que no se exige que sean continuas. No obstante, se cree oportuno aclarar en este apartado que no en todos los casos el tiempo máximo es de ocho horas ya que los sábados, el mes de agosto y los días 24 y 31 de diciembre el horario del SER es de 9:00 a 15:00 horas (6 horas) "excepto los sábados, el mes de agosto y los días 24 y 31 de diciembre en los que el tiempo máximo, continuado o no, será de seis horas."</p> <p>2.- Se desestima: La modificación de este apartado no introduce ninguna limitación respecto de la redacción de la Ordenanza vigente. En cuanto a la cuestión planteada, el Ayuntamiento se ve avocado a adoptar en determinados momentos y por razones</p>
---	--

<p>3.- Art. 88 BIS 4: se propone que se incluya entre las excepciones la distribución de mercancías (operaciones de carga y descarga y servicio a domicilio)</p> <p>4.- Art. 88 BIS 5: se propone establecer un plazo mínimo de preaviso cuando se hayan de tomar las medidas restrictivas.</p>	<p>justificadas (seguridad vial, seguridad ciudadana, protección de la integridad de espacios,...) medidas de restricción de la circulación, las cuales han de ser acordadas por Junta de Gobierno y publicadas en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, por todo ello, no procede aceptar la propuesta de incluir entre las excepciones a los vehículos comerciales e industriales para operaciones de carga y descarga y servicios a domicilio.</p> <p>3.- Se desestima: No se considera necesario incluir este nuevo apartado que se propone, ya que el artículo 88.BIS 4 determina que la Junta de Gobierno podrá excepcionar la aplicación de medidas para la prestación de servicios o actividades que por su importancia sean esenciales para el funcionamiento de la comunidad, los vehículos de tecnologías menos contaminantes o también a los vehículos comerciales e industriales que cuenten con la correspondiente autorización del SER, por tanto, podría quedar excepcionado por los apartados h), i) o l).</p> <p>4.- Se desestima: este artículo indica que se dará la mayor difusión informativa posible con carácter previo a la adopción de las medidas. El Protocolo determina cuáles son esos medios de difusión y tiempos, fijando preavisos, medidas informativas (prensa, radio, tv, web, paneles informativos,...) e incluso aplicación del escenario dos al día siguiente de la publicación del Decreto de aplicación del Protocolo. Teniendo en cuenta que estas restricciones se han de tomar de forma inmediata y se aplican como consecuencia de las mediciones de los niveles de dióxido de nitrógeno en tiempo real, el preaviso que se da es el máximo que es tecnológicamente posible.</p>
---	--

<p>LA ÚNICA: Art. 88.2 y 88.2 BIS</p> <p>ASEACAM: Art. 88 BIS 2 d): se propone se suprima entre las medidas a adoptar el apartado de limitación de horarios de carga y descarga.</p> <p>ADIGITAL: 1.- Art. 64.3 c): se propone que la Ordenanza invalide el art. 2 h) del Decreto del Delegado del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad por el que se establecen criterios uniformes de acceso y funcionamiento comunes a las APR de la ciudad de Madrid. 2.- Art. 88 BIS 4: se propone crear una categoría adicional para excepcionar a los vehículos de car sharing</p>	<p>LA UNICA: Se desestima. En el presente documento ya se ha dado respuesta a esta Asociación ya que se anexan las mismas alegaciones.</p> <p>ASEACAM: Se desestima: Es una medida contemplada con carácter general en la ciudad de Madrid, no debiendo quedar exceptuada la carga y descarga que se realice en las Áreas de Prioridad Residencial.</p> <p>ADIGITAL: 1.- Se desestima: La invalidación de este apartado del Decreto no es objeto de modificación por lo que no procede entrar a valorar la propuesta realizada. 2.- Se desestima: No se considera necesario incluir este nuevo apartado que se propone, ya que el artículo 88.BIS 4 determina que la Junta de Gobierno podrá excepcionar la aplicación de medidas los vehículos de tecnologías menos contaminantes, por tanto, podría quedar excepcionado por el apartado i).</p>
<p>Nombre interesado: UTE MSM III y IV y UTE DEVAS I y II del Contrato Integral de movilidad</p>	
<p>1.- Artículo 64, apartado 3, letra a): se solicita aclaración sobre si la ampliación de 5 a 8 horas de la autorización de estacionamiento, no conllevará ningún otro cambio en la operativa actual de cara a su implementación en los sistemas informáticos de gestión del servicio del SER.</p>	<p>1.- Se estima: La operativa estará en función de la modalidad de aplicación de la Tasa que se establezca. Dicha tasa se regulará por la Ordenanza Fiscal. Por tanto, se debe prever una demora en la entrada en vigor de esta modificación. En consecuencia, se propone completar la disposición final del texto, en el sentido de exceptuar de la entrada en vigor al día siguiente de su publicación en el BOCAM, de esta modificación, posponiéndola hasta</p>

<p>2.- Artículo 88 BIS, apartado 6: solicita aclaración sobre posible incompatibilidad de la redacción de este artículo con el texto del vigente Protocolo de medidas en caso de episodios de contaminación.</p> <p>3.- Artículo 88 BIS, apartado 4.: Se solicita aclaración sobre si todas las medidas de restricción del tráfico previstas en este apartado, son de aplicación a la prohibición de estacionamiento.</p>	<p>el 1 de enero de 2017. La redacción de la Disposición final quedaría del siguiente modo: “... b) La modificación de la Ordenanza entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, a excepción de lo previsto en el artículo único, apartado cuatro, respecto a la modificación del artículo 64.3 a), que entrará en vigor el día 1 de enero de 2017.”...</p> <p>2.- Aclaración: el Protocolo indica que se aprobará un Decreto, que entrará en vigor inmediatamente, el cual fijará la entrada en vigor de las medidas de restricción de estacionamiento y circulación al día siguiente, dando así a los ciudadanos un plazo para poder reaccionar a las medidas. La modificación de la Ordenanza habilita a adoptar medidas en el momento que el Decreto disponga, con independencia de su posterior publicación.</p> <p>3.- Aclaración: El apartado 4 del artículo 88 BIS atribuye a la Junta de Gobierno la potestad para excepcionar a los vehículos que se relacionan en el mismo de las medidas de restricción del tráfico o de la prohibición de estacionamiento, o en su caso, se podrán excepcionar ambas medidas conjuntamente. Por tanto, en la relación de los vehículos que se pueden exceptuar, a algunos les afectará únicamente la prohibición de estacionamiento, a otros las medidas de restricción del tráfico, e incluso a algunos les podrían afectar las dos.</p> <p>En el caso concreto que se plantea del apartado j), lógicamente su control no corresponderá a las empresas concesionarias del Contrato Integral de Movilidad, sino a la Policía Municipal y Agentes de Movilidad. Las citadas empresas concesionarias tendrán que efectuar el</p>
---	--

<p>4.- Artículo 88 BIS, apartado 6: Se propone adecuar el contenido de este apartado a lo previsto en el Protocolo de Medidas, por entender que no son coincidentes.</p> <p>5.- Art. 88 Septies: Manifiesta que la posibilidad de que los titulares de TPMR puedan aparcar en zonas donde esté prohibido el estacionamiento puede provocar problemas.</p>	<p>control sobre la prohibición de estacionamiento en el marco del referido Contrato Integral y de la presente Ordenanza de Movilidad.</p> <p>4.- Se desestima: El acto administrativo por el que se adopte medidas restrictivas de tráfico y de estacionamiento producirán efectos desde la fecha y hora que el mismo disponga, es decir, la Ordenanza hace una remisión al Decreto de la Delegada que apruebe las indicadas medidas, y en este Decreto, se fijará la producción de sus efectos.</p> <p>5.- Se desestima por cuanto esa posibilidad está prevista bajo la supervisión y órdenes en su caso de los agentes de la autoridad y se trata de una medida que tiende a facilitar la movilidad de las personas con movilidad reducida.</p>
<p>Nombre interesado: ADEPESCA (mismo escrito que el nº 5).</p>	
<p>1 Art. 64.3 a): Se propone ampliar el periodo de estacionamiento a las 12 horas, en lugar de 8.</p> <p>2.- Art. 88.2: se propone incluir dentro de las excepciones a los vehículos comerciales e industriales para operaciones de carga y descarga y servicios a domicilio.</p> <p>3.- Art. 88 BIS 4: se propone que se incluya entre las excepciones la distribución de mercancías (operaciones de carga y descarga y servicio a domicilio)</p> <p>4.- Art. 88 BIS 5: se propone establecer un plazo mínimo de preaviso cuando se hayan de tomar las medidas restrictivas.</p>	<p>En el presente documento se ha dado respuesta a las 4 alegaciones de esta Asociación ya que se anexan las mismas en el escrito de alegaciones de CEIM.</p>
<p>Nombre interesado : GAS NATURAL MADRID, SDG, S.A.</p>	
<p>l.- Art. 88.2: se propone incluir expresamente que las limitaciones no afectarán a los vehículos destinados a la prestación del servicio de suministro de gas natural en situaciones de urgencia, avería o emergencia</p>	<p>l.- Se desestima: La modificación de este apartado no introduce ninguna limitación respecto de la redacción de la Ordenanza vigente. En cuanto a la cuestión planteada, el Ayuntamiento se ve avocado a adoptar en determinados momentos y por razones justificadas (seguridad vial, seguridad ciudadana, protección de la integridad de espacios,...) medidas de restricción de la circulación, las cuales han de ser acordadas por Junta de Gobierno y publicadas en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, por todo ello, no procede aceptar la</p>

<p>II.- Art. 88 BIS 4: se solicita que se incluya expresamente entre los supuestos de excepción los vehículos destinados a la prestación del servicio de suministro de gas natural en situaciones de avería o emergencias.</p>	<p>propuesta de incluir expresamente que las limitaciones no afecten a los vehículos destinados a la prestación del servicio de suministro de gas natural en situaciones de urgencia, avería o emergencia.</p> <p>II. Se desestima: No se considera necesario incluir este nuevo apartado que se propone, ya que el artículo 88.BIS 4 determina que la Junta de Gobierno podrá excepcionar la aplicación de medidas para la prestación de servicios o actividades que por su importancia sean esenciales para el funcionamiento de la comunidad, los vehículos de tecnologías menos contaminantes o también a los vehículos comerciales e industriales que cuenten con la correspondiente autorización del SER, por tanto, podría quedar excepcionado por los apartados h), i) o l).</p>
<p>Nombre interesado: COMUNIDAD DE MADRID, CONSEJERÍA DE TRANSPORTES, VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS.</p>	
<p>1ª) Sustituir el concepto “personas con movilidad reducida” del texto propuesto por el de “personas con discapacidad”.</p> <p>2ª) Art. 88 quater:</p> <ul style="list-style-type: none"> - a) Apartado 2: Que se elimine “oftalmólogo autorizado por la ONCE. 	<p>1ª) Se desestima. Motivación: Consultada la propuesta tanto con FAMMA como con ONCE, no se considera adecuado el cambio conceptual propuesto ya que el concepto de movilidad reducida es más adecuado para identificar al colectivo al que se dirigen las tarjetas, pudiendo dar origen a confusión la utilización de conceptos más amplios como el de “personas con discapacidad” .</p> <p>2ª) - a) Se desestima. Motivación: Además del examen por oftalmólogo autorizado por la ONCE, el texto recoge la posibilidad de que se examine por los equipos multiprofesionales de calificación y reconocimiento del grado de discapacidad, por lo que se da un trato igualitario a todos los posibles beneficiarios. El hecho de recoger expresamente la posibilidad de que examinen oftalmólogos de la ONCE, responde a la colaboración que desde ONCE se presta a este Ayuntamiento, en el que se acredita la discapacidad visual de sus afiliados y ayuda a los servicios</p>

<ul style="list-style-type: none"> - b) Apartado 3: Que se incluya la necesidad para titulares de servicio privado que realice transporte colectivo de personas con movilidad reducida, de acreditar que cuenta con la preceptiva tarjeta de transportes. - c) Apartado 5 párrafo 2: Se propone la siguiente redacción: <i>“De conformidad con lo que se dispone en la disposición adicional única del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, la acreditación del cumplimiento de las anteriores condiciones se realizará de acuerdo con lo establecido en la disposición adicional primera del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre”</i> - Apartado 5 último párrafo: Se propone que la concesión de tarjetas por razones humanitarias se ciña a los criterios de emisión de tarjeta provisional que se establezcan mediante la coordinación entre el Estado y las Comunidades Autónomas que establece el apartado 5 de la Disposición Adicional Primera del R.D. 1056/2014, de 12 de diciembre. 	<p>sanitarios de la CCAA a agilizar y descongestionar sus listas de espera para valoración, que de forma habitual superan los tres meses de espera.</p> <p>-b) Se desestima.</p> <p>Motivación: Una parte importante de las TPMR cuyos beneficiarios son personas jurídicas, se hace a asociaciones con escasos recursos económicos en cuyos estatutos constan los servicios asistenciales (congregaciones religiosas, ong`s sin ánimo de lucro, etc), que realizan el transporte colectivo mediante furgonetas que no tiene más de 9 plazas y por lo tanto, no precisan de autorización de transporte. El concepto de transporte colectivo en este caso difiere por lo expuesto del utilizado en la LOTT, que se limita en su objeto a vehículos de más de 9 plazas.</p> <p>Por otra parte, la TPMR únicamente autoriza al estacionamiento del vehículo, y la tarjeta de transporte se refiere a la circulación del vehículo, por lo que se trata de dos objetos de regulación independientes.</p> <p>-c) Se estima.</p> <p>- Se estima parcialmente: Se incluye en el último párrafo del apartado 5 del art. 88 quater la remisión a la disposición adicional primera del R.D. 1056/2014, de 12 de diciembre.</p> <p>Hasta que se consensúen los criterios de emisión de la tarjeta provisional, mediante coordinación entre el Estado y las Comunidades Autónomas, el Ayuntamiento de Madrid debe dar respuesta a los solicitantes con muy poca esperanza de vida, por lo que es necesario darles una</p>
--	--

<p>3ª) Art. 88 quinquies: -a) Apartado 1.b) Se propone que se elimine la referencia al certificado emitido por la ONCE, ya mencionado en la alegación segunda. -b) Apartados 2b) y d) Se propone que deberán estar autorizadas además para la realización del transporte de que se trate, y en la letra d) que además figuren las autorizaciones de transporte que habiliten a su realización.</p> <p>4ª) Art. 88 octies: Clarificar el plazo de validez de las tarjetas.</p>	<p>respuesta inmediata, supeditando el criterio al que se establezca una vez se hayan coordinado Estado y Comunidades Autónomas.</p> <p>3ª) -a) Se desestima por idéntico motivo al ya manifestado en el art. 88 quater a). -b) Se desestiman por idénticos motivos que los manifestados en la alegación al art. 88 quater b).</p> <p>4ª) Se estima: Se considera adecuado unificar el plazo de validez de las tarjetas a cinco años, excepto cuando la vigencia del dictamen técnico facultativo establezca uno menor, en cuyo caso coincidirá con éste.</p>
<p>Nombre interesado: COMITÉ MADRILEÑO DE TRANSPORTE POR CARRETERA (CMTC).</p>	
<p>1.- Art. 88 BIS, apartado 4, letra l): se solicita recoger la misma redacción que consta en el Protocolo de medidas.</p> <p>2.- Art. 64.3 a): Se reitera la petición del CMTC de ampliar la masa máxima autorizada de 3.500 kgs. a 12.000 kgrs.</p> <p>3.- Se propone reconsiderar y eliminar las restricciones del Escenario 4 del Protocolo al transporte público de mercancías por</p>	<p>1.- Se desestima: La redacción proyectada de la letra l) da cobertura jurídica para permitir el estacionamiento de los vehículos de los residentes y de los comerciales e industriales que cuenten con la correspondiente autorización de estacionamiento, como colectivo cualificado, así como los de los autorizados para estacionar en sus reservas específicas.</p> <p>2.- Se desestima: en el apartado 3 del art. 64, la cuestión de la MMA de los furgones, furgonetas y camiones no ha sido objeto de modificación por lo que no procede entrar a valorar la propuesta realizada. No obstante, se toma nota de la propuesta para su consideración en una próxima modificación de la ordenanza de movilidad.</p> <p>3.- Se desestima El Acuerdo de la Junta de Gobierno por el que se aprueba el Protocolo de medidas a adoptar durante</p>

<p>carretera por ser un servicio esencial.</p> <p>4.- Art. 64, letra a): Se solicita una mención expresa como Colectivo Cualificado a las empresas de mudanzas, así como a las del sector de reparto y distribución de mercancías, para que puedan obtener la autorización para estacionar en la Zona SER.</p> <p>5.- Art. 64, apartado 3, letra c): ASEVAL propone incluir en la citada letra c), a las empresas de alquiler sin conductor, al entender que si no se produce una discriminación respecto a las empresas de carsharing.</p> <p>4.- Artículo 88 BIS 4: se propone añadir un apartado n) por el que se pueda excepcionar de la aplicación de las medidas por Junta de Gobierno a los vehículos de alquiler sin conductor.</p>	<p>episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno no es objeto de modificación por lo que no procede entrar a valorar la propuesta realizada.</p> <p>4.- Se desestima: el artículo 64, letra a) regula los requisitos para obtener la autorización correspondiente para el Colectivo Cualificado de Titulares de Vehículos Comerciales e Industriales. Por tanto, todos los empresarios que reúnan dichos requisitos podrán obtener la correspondiente autorización de estacionamiento, con independencia de la actividad empresarial objeto de su negocio.</p> <p>5.- Se desestima: La Ordenanza de Movilidad en su redacción que entró en vigor el 1 de julio de 2014 reguló expresamente el Colectivo Cualificado de Empresas de Vehículos Multiusuarios o Carsharing, como medida para fomentar el uso de este tipo de transporte dentro de las políticas de movilidad sostenible. En este momento, la única modificación que se pretende efectuar, con la finalidad de fomentar vehículos limpios en este tipo de transporte, es el de suprimir el requisito de antigüedad de los vehículos y sustituir el de las emisiones por el de la tecnología de los vehículos.</p> <p>4.- Se desestima: No se considera necesario añadir este nuevo apartado n) que se propone, ya que el artículo 88.BIS 4 determina que la Junta de Gobierno podrá excepcionar la aplicación de medidas los vehículos de tecnologías menos contaminantes, por tanto, podría quedar excepcionado por el apartado i).</p>
<p>Nombre interesado: UNO Organización empresarial de Logística y Transporte.</p>	
<p>1.- Art. 88 2: se propone excepcionar de las limitaciones de movilidad y estacionamiento a los vehículos ligeros híbridos, eléctricos o propulsados con GLP o GNC de reparto de mercancías incluyendo un apartado e) a este artículo.</p>	<p>1.- Se desestima: La modificación de este apartado no introduce ninguna limitación respecto de la redacción de la Ordenanza vigente. En cuanto a la cuestión planteada, el Ayuntamiento se ve avocado a adoptar en determinados momentos y por razones justificadas (seguridad vial, seguridad ciudadana, protección de la integridad de</p>

<p>2.- Art. 88 BIS 2 apartado d): se propone modificar la aplicación de la medida de la limitación horaria de la carga y descarga fijando un plazo de preaviso de 48 horas; en las APR no afectaría la limitación de este apartado.</p> <p>3.- Artículo 88 BIS 4: se propone modificar el apartado l) incluyendo a los vehículos comerciales e industriales para operaciones de distribución urbana de mercancías</p>	<p>espacios,...) medidas para reducir la contaminación mediante la restricción de la circulación, las cuales han de ser acordadas por Junta de Gobierno y publicadas en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, por todo ello, no procede aceptar la propuesta de excepcionar de las limitaciones de movilidad y estacionamiento a los vehículos ligeros híbridos, eléctricos o propulsados con GLP o GNC de reparto de mercancías incluyendo un apartado e).</p> <p>2.- Se desestima: se dará la mayor difusión informativa posible con carácter previo a la adopción de las medidas. Teniendo en cuenta que las medidas restrictivas se han de tomar de forma inmediata y se aplican como consecuencia de las mediciones de los niveles de dióxido de nitrógeno en tiempo real, el preaviso que se da es el máximo que es tecnológicamente posible. En cuanto a la segunda cuestión que se plantea, que la limitación en horarios de carga y descarga no afecta a las APR vigentes y en funcionamiento también se desestima, debido a que es una medida contemplada con carácter general en la ciudad de Madrid, no debiendo quedar exceptuada la carga y descarga que se realice en las Áreas de Prioridad Residencial.</p> <p>3.- Se desestima: No se considera necesario modificar este apartado, ya que el artículo 88.BIS 4 determina que la Junta de Gobierno podrá excepcionar la aplicación de medidas para la prestación de servicios o actividades que por su importancia sean esenciales para el funcionamiento de la comunidad, los vehículos de tecnologías menos contaminantes o también a los vehículos comerciales e industriales que cuenten con la correspondiente autorización del SER, por tanto, podría quedar excepcionado por los apartados h), i) o l).</p>
---	---

Nombre interesado: **ASOCIACIONES EMPRESARIALES ANGED, ASEDAS, ACES, AECOC y FEDISHORECA.**

1.- Art. 88 2: se propone excepcionar de las limitaciones de movilidad y estacionamiento a los vehículos destinados al abastecimiento de los puntos de venta de la ciudad incluyendo un apartado e) a este artículo.

2.- Art. 88 BIS 4: se propone excepcionar de las limitaciones de movilidad y estacionamiento a los vehículos destinados al abastecimiento de los puntos de venta de la ciudad incluyendo un apartado o) a este artículo.

3.- Art. 64.2 a): La opción de excepcionar de las limitaciones a los vehículos comerciales e industriales de MMA inferior a 3.500 kg no es eficaz y puede ser perjudicial al multiplicar el número de desplazamientos para abastecer puntos de venta/consumo y hogares

1.- **Se desestima:** La modificación de este apartado no introduce ninguna limitación respecto de la redacción de la Ordenanza vigente. En cuanto a la cuestión planteada, el Ayuntamiento se ve avocado a adoptar en determinados momentos y por razones justificadas (seguridad vial, seguridad ciudadana, protección de la integridad de espacios,...) medidas para reducir la contaminación mediante la restricción de la circulación, las cuales han de ser acordadas por Junta de Gobierno y publicadas en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, por todo ello, no procede aceptar la propuesta de excepcionar de las limitaciones de movilidad y estacionamiento a los vehículos destinados al abastecimiento de los puntos de venta de la ciudad incluyendo un apartado e)

2.- **Se desestima:** No se considera necesario incluir este nuevo apartado o) que se propone, ya que el artículo 88.BIS 4 determina que la Junta de Gobierno podrá excepcionar la aplicación de medidas para la prestación de servicios o actividades que por su importancia sean esenciales para el funcionamiento de la comunidad, los vehículos de tecnologías menos contaminantes o también a los vehículos comerciales e industriales que cuenten con la correspondiente autorización del SER, por tanto, podría quedar excepcionado por los apartados h), i) o l).

3.- **Se desestima:** en el apartado 3 del art. 64, la cuestión de la MMA de los furgones, furgonetas y camiones no ha sido objeto de modificación por lo que no procede entrar a valorar la propuesta realizada. No obstante, se toma nota de la propuesta para su consideración en una próxima modificación de la ordenanza de movilidad.

<p>Nombre interesado : UNIÓN FENOSA DISTRIBUCIÓN</p>	
<p>I.- Art. 88.2: se propone incluir expresamente que las limitaciones no afectará a los vehículos destinados a la prestación del servicio de suministro eléctrico en situaciones de urgencia, avería o emergencia</p>	<p>I.- Se desestima: La modificación de este apartado no introduce ninguna limitación respecto de la redacción de la Ordenanza vigente. En cuanto a la cuestión planteada, el Ayuntamiento se ve avocado a adoptar en determinados momentos y por razones justificadas (seguridad vial, seguridad ciudadana, protección de la integridad de espacios,...) medidas de restricción de la circulación, las cuales han de ser acordadas por Junta de Gobierno y publicadas en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, por todo ello, no procede aceptar la propuesta de incluir expresamente que las limitaciones no afectará a los vehículos destinados a la prestación del servicio de suministro eléctrico en situaciones de urgencia, avería o emergencia.</p>
<p>II.- Art. 88 BIS 4: se solicita que se incluya expresamente entre los supuestos de excepción los vehículos destinados a la prestación del servicio de suministro eléctrico en situaciones de avería o emergencias.</p>	<p>II. Se desestima: No se considera necesario incluir expresamente este nuevo apartado que se propone, ya que el artículo 88.BIS 4 determina que la Junta de Gobierno podrá excepcionar la aplicación de medidas para la prestación de servicios o actividades que por su importancia sean esenciales para el funcionamiento de la comunidad, los vehículos de tecnologías menos contaminantes o también a los vehículos comerciales e industriales que cuenten con la correspondiente autorización del SER, por tanto, podría quedar excepcionado por los apartados h), i) o l).</p>

EL DIRECTOR GENERAL DE GESTIÓN Y VIGILANCIA DE LA
CIRCULACIÓN.

Fdo: Francisco López Carmona