



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº FPI

I-DE REDES ELECTRICAS INTELIGENTES, S.A.U.

IBERDROLA

Contestación a las alegaciones formuladas por I-DE REDES ELECTRICAS INTELIGENTES, S.A.U., IBERDROLA, al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 29 de junio de 2021, fuera de plazo tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210724838 por el que **I-DE REDES ELECTRICAS INTELIGENTES, S.A.U., IBERDROLA,,** formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación. Consideración Generales

Se agradece las consideraciones positivas realizadas a la generalidad de la Ordenanza de Movilidad Sostenible.

Así mismo, se considera que se podría mejorar con las siguientes propuestas:

- La definición de zonas de bajas emisiones podría contemplar además de los problemas de calidad del aire, problemas de emisiones de GEI del transporte favoreciendo el traspaso a medios de transporte más sostenibles.
- Se considera que se podrían igualar las exigencias en las dos ZBEDEP, ya que en la ZBE de Distrito Centro se permite la entrada de vehículos CERO y ECO, mientras que en la ZBE de Plaza Elíptica solamente se prohíbe el acceso a vehículos A.
- En estas zonas además se podrían establecer zonas con puntos de carga eléctrica rápidos (150 kW) para facilitar el acceso de vehículos de mercancías de última milla cero emisiones, utilizados por ciudadanos fuera del horario comercial.

Contestación:

En lo que respecta a contemplar en las Zonas de Bajas emisiones los problemas de calidad del aire y gases efecto invernadero, no se considera necesario, pues ya desde el preámbulo de la Ordenanza mención a los objetivos de 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, y el conjunto del texto es de aplicación para el cumplimiento de los valores establecidos por la Organización Mundial de Salud.

Por tanto, se considera innecesario remitirse en todo el articulado a todas y cada una de las partículas o gases de efecto invernadero que contaminan el aire, pues todas ellas se consideran ya incluidas cuando se traslada la problemática de la calidad del aire.

En lo que respecta a la Zona de Bajas Emisiones de Plaza Elíptica, donde se sugiere igualar las restricciones a la establecida como ZBEDEP de Distrito Centro, se informa que la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica es un instrumento de ordenación permanente del tráfico para proteger el derecho a la vida y la salud pública, mediante la reducción de la contaminación del aire vinculada al tráfico de vehículos de combustión.

La plaza Elíptica es una de las zonas con mayores índices de contaminación de España, donde se viene incumpliendo los valores límite horario de 22 microgramos de dióxido de nitrógeno por metro cúbico más de 18 veces al año desde 2010 al 2019 todos los años (valores establecidos en la normativa comunitaria y estatal).

La determinación del ámbito territorial de la ZBEDEP Plaza Elíptica se basa en el análisis de Restricción de la Circulación de vehículos en Plaza Elíptica llevada a cabo por la Dirección General de Planificación e Infraestructuras de la Movilidad en abril del año 2020, con el objetivo de evaluar el impacto que tendría sobre la movilidad, la limitación de circulación de ciertos vehículos en el entorno de la Plaza, en consonancia con lo recogido en la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

El Ayuntamiento podría haber definido un ámbito superior en la delimitación territorial de Plaza Elíptica, pero lo ha circunscrito a aquel, cuya ordenación viaria permanente resulta imprescindible para lograr la protección de la salud, mediante la reducción de emisiones de los vehículos más contaminantes (conforme al criterio de proporcionalidad que inspira la norma).

Por otro lado, no se ha considerado la posibilidad de incluir a los vehículos con categoría ambiental B entre las prohibiciones de acceso y circulación a la ZBEDEP Plaza Elíptica.

Un vehículo de categoría ambiental A emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo de categoría B, 7,2 más que un C y 47 más que un vehículo ECO. De ahí que se limite la prohibición a los más contaminantes, a los que más daño producen a la salud pública, a las personas y a la calidad del aire, al emitir varias veces más dióxido de nitrógeno que el resto de los vehículos.

Ya por último reflejar que los vehículos VMP y bicicletas se regulan en otro punto de la Ordenanza y como vehículos no contaminantes tienen libertad de acceso y circulación por la ZBEDEP Plaza Elíptica.



Por último, en lo que respecta a incluir en estas zonas de bajas emisiones que haya puntos de recarga, no se considera necesario introducirlo en el texto de articulado, pues es ya una práctica habitual que está desarrollando el ayuntamiento, con un despliegue de instalación de puntos de Recarga en todo el territorio municipal.

Esta política de electificación se considera que su ubicación es más correcta dentro de la Estrategia de Sostenibilidad de Madrid 360

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

2ª) Alegación. Artículo 23. ZBEP Distrito Centro.

Se propone que únicamente puedan acceder, para ser así más efectiva las medidas de mejora de calidad del aire, a los coches con etiqueta CERO.

Contestación:

La insuficiencia de las medidas contempladas en el “Plan A” de Calidad del Aire y Cambio Climático” y de la regulación contenida en la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de Octubre de 2018, así como el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, acreditan la necesidad de modificar la OMS para incluir regulaciones adicionales que permitan proteger eficazmente el derecho fundamental a la vida y a la integridad física, así como el derecho constitucional a la salud y el cumplimiento de la obligación de los poderes públicos de proteger la salud pública.

La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de :

- a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”.
- b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad, mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”.
- c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”.
- d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP, que se crearían si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.



E) necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento de la normativa europea, como la Directiva 2008/50/ce del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa de carácter básico, como la Ley 34 /2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante LCA) .

Por lo tanto no ha existido ninguna regresión en las medidas aplicadas en la mejora de la calidad del aire señaladas en el artículo 23 de la ordenanza, sino todo lo contrario, se han creado dos nuevas zonas de especial protección, Centro y Plaza Elíptica, donde se han establecido nuevas restricciones en función tanto de la potencialidad contaminante del vehículo como del sector de actividad al cual pertenece el mismo.

La creación de “Madrid ZBE” y de las ZBEDEP “Distrito Centro” y “Plaza Elíptica” se adopta normativamente en desarrollo de los planes y estrategias municipales para mejorar la calidad del aire , concretamente del “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” y de la” Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Por su parte, el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde en Septiembre del 2019, define el “anillo 2” que identifica con el Distrito Centro, en el que recoge actuaciones complementarias para la mejora de la calidad del aire mediante la creación de dos líneas gratuitas de autobuses eléctricos de EMT para comunicar Madrid Central de norte a sur y de este a oeste y la creación de una línea circular de autobuses de bajas emisiones que recorra el perímetro de Madrid Central. La Estrategia Madrid 360 planifica las restricciones de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental cuyo desarrollo jurídico da lugar a la creación de “ Madrid Zona de Bajas Emisiones”, mediante la modificación de la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

3ª) Alegación: artículo 24. Zona de Bajas Emisiones Plaza Elíptica.

Se solicita que las excepciones establecidas para el acceso a la Plaza Elíptica, como vehículos de los servicios públicos, de las fuerzas armadas, etc, fueran lo más limpios posibles, no siendo en ningún caso los vehículos de etiqueta A

Contestación:

Como decíamos con anterioridad, la determinación del ámbito territorial de la ZBEDEP Plaza Elíptica se basa en el análisis de Restricción de la Circulación de vehículos en Plaza Elíptica llevada a cabo por la Dirección General de Planificación e Infraestructuras de la Movilidad en abril del año 2020, con el objetivo de evaluar el impacto que tendría sobre la movilidad, la limitación de circulación de ciertos vehículos en el entorno de la Plaza, en consonancia con lo recogido en la “ Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Es cierto que se establecen una serie de excepciones a la libre circulación de determinados vehículos, en concreto a los vehículos de los servicios públicos esenciales, incluyendo los de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, Policía Municipal, Agentes de Movilidad, Fuerzas



Armadas, así como los vehículos del resto de los servicios públicos esenciales, incluyendo los de extinción de incendios, protección civil y salvamento, ambulancias, otros servicios de emergencias y grúa municipal, así como los vehículos que utilicen los profesionales del servicio madrileño de salud de asistencia sanitaria domiciliaria en la ZBEDEP Distrito Centro y los profesionales de los equipos de trasplantes en los procesos de donación y trasplante de órganos, **pero todo ellos con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III**

Además, tal y como se establece en el artículo 229, los nuevos contratos de Limpieza y de Zonas Verdes que entrarán en vigor durante el mes de septiembre, ya contempla la renovación de la flota de los nuevos adjudicatarios, con el fin de que destinen a estos servicios, siempre que haya oferta en el mercado, de vehículos CERO y ECO.

Por todo ello, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenación ni de la MAIN.

4ª) Alegación. Artículo 228. Clasificación ambiental exigida a los vehículos empleados en la gestión directa e indirecta de servicios municipales [...]

Expone que para una MMM < 3.500 kg se exige CERO o ECO, y para >3.500 kg ECO o C. Sería interesante contemplar que en la medida de lo posible se tratase de vehículos de clasificación CERO (sería muy ejemplarizante).

Contestación:

Como decíamos con anterioridad la tendencia del espíritu de la Ordenanza de Movilidad Sostenible es hacia una reducción drástica de las partículas contaminantes, con el fin de la mejora de la calidad del aire.

Por ello se establece en su articulado plazos de adaptación para la renovación del parque móvil madrileño, tanto desde un punto de vista del particular, como de empresas o vehículos que presten un servicio público.

Sin embargo desde las administraciones no debemos exigir unas limitaciones en el uso de vehículos industriales sin capacidad de tiempo de adaptación, pues la inversión realizada por las empresas requirió importantes inversiones, y porque en muchos los casos el tipo de vehículos que desempeña una actividad determinada tiene muy poca, escasa o nula oferta en el mercado de venta.

Por todo ello, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenación ni de la MAIN.

5ª) Alegación Disposición transitoria tercera:

Respecto a que pueden acceder con vehículos con clasificación ambiental A cuando el prestador del servicio justifique la imposibilidad de prestar el servicio con otro tipo de vehículo, bien porque le vincule un contrato durante su vigencia o bien porque no exista ese tipo de vehículo con clasificación ambiental CERO, ECO, C o B.

Sería deseable que se buscase de forma inmediata una alternativa más limpia, no permitiendo en ningún caso el distintivo ambiental A.



No se debería permitir el acceso a vehículos >3.500 kg con distintivo ambiental A desde la aprobación de la ordenanza, no desde 01/01/2023.

Contestación:

Nos remitimos a lo argumentado en la anterior alegación, es decir, la tendencia del espíritu de la Ordenanza de Movilidad Sostenible es hacia una reducción drástica de las partículas contaminantes, con el fin de la mejora de la calidad del aire.

Por ello se establece en su articulado plazos de adaptación para la renovación del parque móvil madrileño, tanto desde un punto de vista del particular, como de empresas o vehículos que presten un servicio público.

Sin embargo desde las administraciones no debemos exigir unas limitaciones en el uso de vehículos industriales sin capacidad de tiempo de adaptación, pues la inversión realizada por las empresas requirió importantes inversiones, y porque en muchos los casos el tipo de vehículos que desempeña una actividad determinada tiene muy poca, escasa o nula oferta en el mercado de venta.

Por todo ello, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenación ni de la MAIN.

6ª) Alegación. Otras medidas adicionales para el fomento de la electrificación del transporte

Expone que resulta necesario fomentar el despliegue de infraestructuras de recarga de vehículo eléctrico, se proponen medidas en este sentido, consistentes en aumentar las dotaciones mínimas de la infraestructura para la recarga del vehículo eléctrico, por un lado, y en mejoras en la tramitación de los puntos de recarga.

Contestación:

El Ayuntamiento de Madrid coincide con las propuestas relativas a las medidas de mejorar las dotaciones e infraestructuras para la recarga del vehículo eléctrico, mejorando la tramitación de los puntos de recarga, y así está actuando, dentro de la Estrategia de Sostenibilidad de Madrid 360.

Sin embargo dichas propuesta no se consideran objeto de inclusión en la Ordenanza de Movilidad Sostenible, si no que están incluidas en la Ordenanza de Calidad del Aire que se aprobó el pasado mes de marzo del 2021. En ella se establece ya, entre otras medidas, que los aparcamientos de nueva construcción en edificios residenciales deberán disponer de instalaciones para la recarga eléctrica que den cobertura al 100% de las plazas y en las reformas integrales deberán contar cubrir la mitad de las plazas. En edificios no residenciales y aparcamientos públicos de uso permanente se instalarán las canalizaciones dando cobertura al 20 % de las plazas, así mismo se dotará de una estación de recarga por cada 20 plazas, con una cobertura para el 5% de las plazas.

Asimismo, los aparcamientos públicos de nueva construcción incluirán infraestructuras de recarga.



Además, la citada Estrategia de Sostenibilidad Madrid 360, establece que es imprescindible fomentar la movilidad eléctrica y desplegar una red de recarga suficiente y eficaz. Estamos plenamente comprometidos con este objetivo y para ello trabajamos en tres grandes líneas:

- Convenios de colaboración público-privada para ampliar la red de recarga de acceso público: el Ayuntamiento ha firmado cinco convenios de colaboración para ampliar la red de recarga rápida en 18 puntos distribuidos en 13 ubicaciones (el Ayuntamiento cede el punto de recarga y la empresa el suelo). El 30 de septiembre publicamos una nueva convocatoria que permitirá la instalación de al menos 30 nuevos puntos a lo largo del próximo año (se han firmado ya 11 convenios de colaboración). Además, estamos trabajando en la creación de una estación de recarga en vía pública en el nuevo desarrollo urbano vinculado al ámbito Mahou-Calderón, que contará con tres puntos de recarga rápida.
- Ayudas para instalar cargadores en espacios de carácter laboral y comunidades de propietarios: a partir del año que viene y hasta 2023, el Ayuntamiento convocará por primera vez una línea de ayudas dotada de 12 millones de euros para la instalación de puntos de recarga en espacios de carácter laboral y profesional, así como en aparcamientos de residentes y comunidades de propietarios.
- Además, el Ayuntamiento licitó en octubre un contrato en por importe de 1.977.140 euros, para el suministro de equipos de recarga de vehículos eléctricos. Este contrato, que supone el mayor despliegue de cargadores de Madrid incluye el despliegue por primera vez de 7 puntos de recarga ultra rápida en enclaves estratégicos de la ciudad; 53 equipos de acceso público de recarga rápida; 70 equipos para recarga de la flota municipal y 35 puntos para recarga intermedia en vía pública.

Por todo ello, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenación ni de la MAIN.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº FP2

D. [REDACTED]

ECOLOGISTAS EN ACCIÓN

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] de Ecologistas en Acción, al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210721527 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación: artículo 17 Velocidad

Solicita incluir en el artículo 17 de la OMS cámaras de control de velocidad en las vías con dos o más carriles.

Contestación:

No se considera necesario incluir una puesta en marcha de cámaras en todas las vías con dos o mas carriles, por cuanto la propia policía municipal ya establece controles en aquellas que considere que se incumple los límites de velocidad, además de diversos controles de forma aleatoria.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.



2ª) Alegación: artículo 20.2 OMS.

Solicita añadir al artículo 20.2 de la OMS un nuevo apartado i) con el siguiente contenido: “i) Los ciclos y bicicletas”. La circulación de bicicletas según las condiciones de convivencia con los peatones asegura precisamente el objetivo del artículo: *“la reducción del nivel sonoro y de emisiones contaminantes, fomento de los modos sostenibles de movilidad o promoción económica”* Difícilmente se promueven los modos sostenibles de movilidad si se prohíben las bicicletas.

Es importante diferenciar entre aceras y zonas peatonales (peatonalizaciones o áreas de prioridad peatonal) o Zonas Peonales Autorizadas como hemos propuesto en anteriores alegaciones. Estas últimas pueden formar parte de un itinerario ciclista con características propicias de planeidad (oroográficamente favorable), trazado directo (no rodeos), etc. (Art. 170.4 de la ordenanza en vigor) Evidentemente en las zonas peatonales se imponen condiciones claras de prioridad y seguridad peatonal tal y como hemos apuntado anteriormente. (alegación 13 y 26)

La permeabilidad ciclista en las calles es clave para un correcto desarrollo ciclista.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 20 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

- a) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
- b) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.**

3ª) Alegación: 22 regulación de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección.

Solicita incluir en el artículo 22.2 de la OMS otro objetivo de las ZBEDEP: “promover y facilitar la movilidad en bicicleta” al entender que la necesidad de desplazamiento de la población debe ser cubierta prioritariamente con medios sostenibles y que es preciso nombrarla específicamente y no a través de ninguna fórmula genérica.

Contestación:

No se considera necesario incluir una mención expresa al fomento del uso de la bicicleta entre los objetivos de la ZBEDEP, por entenderse lógicamente incluida la promoción del uso de este medio de transporte entre los objetivos definidos por los apartados g) y h) del artículo 22.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo:

“g) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

h) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes”.

Las bicicletas son, sin duda, vehículos de los menos contaminantes, pero dentro de dicha categoría no es lo mismo el impacto medioambiental de una bicicleta que el de una bicicleta de pedales con pedaleo asistido como consecuencia del empleo de un motor eléctrico y una batería. Por ello se considera conveniente definir el objetivo en términos más generales y omnicomprendivos sin entrar a establecer órdenes de prelación de los vehículos menos contaminantes en función de su menor impacto ambiental.

Respecto a la limitación del artículo 22.3, donde se solicita añadir a la redacción del artículo 22.3.d) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial, entre las medidas de ordenación permanente del tráfico, la “limitación máxima de 30 km/h sin perjuicio de velocidades menores de acuerdo al carácter de la vía”, se desestima limitar la velocidad a un máximo de 30 Km/h en todas las vías de la ZBEDEP por estar limitada la velocidad genérica en zona urbana por el Reglamento General de Circulación con límites de 20 km/h en calles de plataforma única, 30 Km/h en calles de un carril por sentido y a 50 Km/h en calles con más de un carril por sentido.

En una ZBEDEP coexisten vías de distinta configuración y con distinto límite máximo de velocidad conforme a lo previsto tanto en el artículo 50 del Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, como del artículo 17 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

4ª) Alegación: artículo 23 de las OMS.

[Se solicita modificar el artículo 23 para reforzar extender y reformar la ZBE de Madrid Central](#)

Contestación:

La insuficiencia de las medidas contempladas en el “Plan A” de Calidad del Aire y Cambio Climático” y de la regulación contenida en la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de Octubre de 2018, así como el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, acreditan la necesidad de modificar la OMS para incluir regulaciones adicionales que permitan proteger eficazmente el derecho fundamental a la vida y a la integridad física, así como el derecho constitucional a la salud y el cumplimiento de la obligación de los poderes públicos de proteger la salud pública.

La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra



el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de :

a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”.

b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad, mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”.

c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”.

d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP, que se crearían si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

E) necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento de la normativa europea, como la Directiva 2008/50/ce del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa de carácter básico, como la Ley 34 /2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante LCA) .

Por lo tanto no ha existido ninguna regresión en las medidas aplicadas en la mejora de la calidad del aire señaladas en el artículo 23 de la ordenanza, sino todo lo contrario, se han creado dos nuevas zonas de especial protección, Centro y Plaza Elíptica, donde se han establecido nuevas restricciones en función tanto de la potencialidad contaminante del vehículo como del sector de actividad al cual pertenece el mismo.

La creación de “Madrid ZBE” y de las ZBEDEP “Distrito Centro” y “Plaza Elíptica” se adopta normativamente en desarrollo de los planes y estrategias municipales para mejorar la calidad del aire , concretamente del “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” y de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Por su parte, el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde en Septiembre del 2019, define el “anillo 2” que identifica con el Distrito Centro, en el que recoge actuaciones complementarias para la mejora de la calidad del aire mediante la creación de dos líneas gratuitas de autobuses eléctricos de EMT para comunicar Madrid Central de norte a sur y de este a oeste y la creación de una línea circular de autobuses de bajas emisiones que recorra el perímetro de Madrid Central. La Estrategia Madrid 360 planifica las restricciones de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental cuyo desarrollo jurídico da lugar a la creación de “ Madrid Zona de Bajas Emisiones”, mediante la modificación de la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.



5ª) Alegación: artículo 24.3.c) de la OMS.

Se solicita modificar el artículo 24.3.c) para incluir como punto primero el siguiente: 1.º Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y los VMP.

Contestación:

Se desestima la alegación por los siguientes motivos:

Porque la redacción del artículo 24.3.a) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, establece la libre circulación por el interior de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

Porque la redacción del artículo 24.3.b) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, limita la prohibición de acceso y circulación por el interior del espacio delimitado por el artículo 24.2, que define el perímetro de la ZBEDEP, a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante. Las bicicletas no son vehículos automóviles con clasificación ambiental “A”, por lo que no son objeto de prohibición alguna de acceso y circulación por la ZBEDEP.

Porque carece de sentido incluir a las bicicletas entre los vehículos excluidos de la prohibición de acceso y circulación de artículo 24.2.b) relacionados en el artículo 24.3.c), dado que la redacción del artículo 24.3.b) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, se refiere exclusivamente a determinados vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, una categoría de vehículos motorizados ajena a las bicicletas.

Por tanto las bicicletas no deben incluirse en la redacción de artículo 24 de la OMS, porque su acceso y circulación está expresamente autorizado por el artículo 24.3.a) y porque las bicicletas no se ven afectadas por la prohibición del artículo 24.3.b), en los términos expresamente definidos en la redacción de los citados preceptos de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

6ª) Alegación: artículo 25.5 de la OMS.

Se solicita añadir al artículo 25.5 de la OMS un nuevo apartado “i) las bicicletas y otros ciclos y VMP”, por entender que no parece muy razonable excluir a las bicicletas en episodios de congestión o alta contaminación cuando en ningún caso son las causantes.

Contestación:

Se desestima porque el artículo 25 de la OMS no se refiere a ordenaciones temporales por motivos medioambientales, sino a medidas extraordinarias y temporales de tráfico por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión de tráfico.

Puede resultar necesario prohibir con carácter extraordinario y temporal la circulación de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y VMP cuando se prevean o



produzcan grandes concentraciones de personas y/o de vehículos con motivo de celebraciones sociales, políticas, religiosas, concentraciones, eventos deportivos, culturales, comerciales u otros usos económicos y sociales.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

7ª) Alegación: artículo 27.1 OMS.

Solicita añadir al artículo 27.1 de la OMS el siguiente contenido marcado en negrita: “1. Las ocupaciones de las vías urbanas reguladas en esta Ordenanza requerirán autorización del órgano competente, previa la correspondiente solicitud de los interesados en los términos establecidos en esta Ordenanza. **Se exceptuarán aquellas actuaciones esporádicas, de carácter cultural, educativo o artístico, en espacios de uso peatonal siempre que no perjudique el flujo de los peatones y la calidad estancial de la zona**”.

Las áreas peatonalizadas deben favorecer la expresión cultural y espontánea de los ciudadanos. Cuando hablamos de dinamizar una ciudad debemos facilitar que en estos espacios puedan llevarse a cabo actividades artísticas sin que medie una tramitación burocrática previa. Bastaría el compromiso de que se realicen respetando la prioridad peatonal y la calidad estancial del área, aspecto éste que podría verse fortalecido al enriquecerse el uso y disfrute de la calle.

Contestación:

El artículo 27.1 de la OMS no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo por lo que, en principio, no puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

- a) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
- b) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

No obstante, en la medida en que sí es objeto del Proyecto normativo el apartado 7 del mismo artículo 27 de la OMS se considera adecuado entrar al fondo de la cuestión planteada por la alegación, al objeto de facilitar la más amplia motivación de las alegaciones formuladas durante la información pública.

En ese sentido la alegación debe desestimarse porque los usos del espacio público peatonal y de las zonas estanciales son y deben ser objeto de autorización municipal porque el uso del espacio público municipal para el desarrollo de “actuaciones esporádicas, de carácter cultural, educativo o artístico” afecta a los derechos del resto de personas usuarias del espacio público, puede afectar a la prestación de servicios públicos así como a la protección de patrimonio de las Administraciones Públicas.

En este sentido se recuerda que de conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV, corresponde a los municipios *“la regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de*

garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”.

Por su parte, el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y del Régimen Especial de Madrid atribuye expresamente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”.*

La autorización de la ocupación regulada en el artículo 27.1 de la OMS es el instrumento jurídico imprescindible para armonizar los distintos usos y necesidades del espacio público municipal.

Por todo ello **se desestima** la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.**

8ª) Alegación: artículo 38.4 de la OMS.

Se solicita añadir sustituir el primer párrafo del artículo al artículo 38.4 por el siguiente: “En los casos en los que la ocupación afecte a carril de circulación o vía ciclista, el titular de la autorización deberá:”.

Solicita también incluir una cuarta letra con la siguiente redacción: “d) en caso de vía ciclista, señalar un desvío y protegerlo del tráfico ordinario de modo que no haya diferencia en el grado de seguridad y accesibilidad y no suponga un rodeo reseñable”.

Se estima parcialmente:

1) Se estima la modificación del primer párrafo del artículo al artículo 38.4 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, mediante la adición de las palabras “o vía ciclista” en el primer párrafo de la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 38.4 de la OMS que queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 38.4. En los casos en los que la ocupación afecte a carril de circulación o vía ciclista, el titular de la autorización deberá:”.

Se deja constancia de la modificación en el informe de cambios en el Proyecto normativo y en la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial como consecuencia de las alegaciones formuladas durante la información pública.

2) Se desestima la propuesta de introducir una nueva letra “d)” en el artículo 38.4 de la OMS con el contenido propuesto por la alegación, porque las bicicletas son vehículos que pueden circular tanto por las vías ciclistas específicamente destinadas a la circulación de dichos vehículos y el resto de vehículos autorizados, como por la calzada de las vías públicas urbanas que no sean autovías.

9ª) Alegación: artículo 41. Apartado 1 de la OMS.

Se solicita modificar el artículo 41 Apartado 1 para no hacer referencia únicamente a paradas extraordinarias a “determinadas líneas de autobuses” e incluir que todas ellas podrán optar a estas circunstancias.

Contestación:

Dado el volumen de viajeros, líneas y personal que moviliza, no se puede asegurar que en todas las líneas disponibles se pueda facilitar una parada extraordinaria, por eso en el cuerpo de la Ordenanza se indica en determinadas líneas y líneas nocturnas, que se analizarán en base a determinados condicionantes de peligrosidad, número de accidentes, capacidad de recursos humanos, etc. El hecho de referirse a los horarios nocturnos es debido a que son horarios de mayor peligrosidad y por tanto se entiende que se necesita una especial atención protección a ciertos colectivos.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en el análisis del impacto normativo inicial.

10ª) Alegación: artículo 47. Prohibiciones de la OMS.

Se solicita modificar el artículo 47.2 y 3, con el fin de mejorar la redacción más inclusiva con aquellos vehículos que no tienen nada que ver con los coches.

Contestación:

Se desestima por entender que la redacción de la misma es suficientemente clara y concisa sobre dónde pueden aparcar los vehículos, y a lo largo del Anteproyecto ya se hace referencia a qué lugar son aptos para aparcar el resto de vehículos de movilidad personal.

11ª) Alegación: artículo 48.1 de la OMS.

Se solicita que en el primer párrafo del artículo 48.1 de la OMS se suprima el término “exclusivamente”.

A la vista de la alegación se considera necesario concretar los términos en que las bicicletas y los VMP puede estacionarse en acera y anclarse a vallas fuera de las reservas específicas para estos vehículos para promover el uso de estos vehículos por las ventajas que suponen a efectos de sostenibilidad ambiental, de forma que exclusivamente podrán hacerlo cuando no haya una reserva específica de estos vehículos a menos de 50 metros, y siempre que el estacionamiento garantice la accesibilidad peatonal recogiendo, por razones de técnica normativa y para facilitar que los ciudadanos puedan conocer en los artículos 47 y 48.1 la regulación sustancial del estacionamiento de bicicletas, la prohibición de estacionamiento en calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón regulada en la redacción del artículo 138.2 de la OMS recogida en el Proyecto inicial.

Con ello se incrementa la seguridad jurídica frente a la redacción inicial que no concretaba suficientemente el supuesto en que “con carácter excepcional” pueden estacionarse estos vehículos fuera de las reservas específicas.

Por ello, **se estima parcialmente** en la medida en que no se suprime el término “con carácter excepcional”, pero sí se determinan las condiciones que habilitarían el estacionamiento de bicicletas y VMP en aceras, fuera de las reservas específicas.

A tal efecto se modifica la propuesta de redacción de artículo 48.1, que quedaría redactado en los siguientes términos:

“Artículo 48. Bicicletas, vehículos de movilidad personal, ciclomotores, motocicletas y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas.

1. Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, el resto de ciclos y los vehículos de movilidad personal estacionarán exclusivamente en los espacios específicamente reservados y señalizados para ello:

- a) En las reservas situadas en banda de estacionamiento, pudiendo encadenarse a sus elementos de anclaje y separación.
- b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos deberán apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transitar en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.

Con carácter excepcional, **los referidos vehículos podrán estacionarse en la acera de las calles que no hayan sido declaradas peatonales ni de especial protección para el peatón cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros**, siempre que cumplan los siguientes requisitos y condiciones:

- a) **Deberán respetar un ancho libre de paso de tres metros para garantizar la movilidad peatonal y mantener 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.**
- b) **Podrán anclarse exclusivamente a vallas** o elementos de mobiliario urbano delimitadores de espacios, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales.
- c) **Se prohíbe su anclaje a señales o elementos de señalización permanente u ocasional conforme a lo previsto en los artículos 58.3 y 77.n) de la LTSV y 142.3 del RGC”.**

Se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para motivar esta modificación.

12ª) Alegación: artículo 49 de la OMS.



Se solicita modificar el artículo 49, ampliando el horario SER a la totalidad de días y horas del año, para evitar incentivar que los coches acudan a dichas zonas y aparquen.

Contestación:

Efectivamente la instalación de la zona SER conlleva varias ventajas, tales como:

- a) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.
- b) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.
- c) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.
- d) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.
- e) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.
- f) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.
- g) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

Sin embargo, estas circunstancias se producen en horario diurno, que es cuando mayor es el porcentaje al acceso y uso de estos estacionamientos.

Ampliar el horario apenas tendría repercusión, y provocaría otros aspectos gravosos, como una plantilla de controladores durante 24 horas en varios turnos y durante 365 días al año, un coste económico para los residentes que aparcasen en los alrededores de sus viviendas, y que son los mayoritarios en el uso de estas plazas en horario nocturno, etc.

Por todo ello, esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza ni de la MAIN.

13ª) Alegación: artículo 52 de la OMS sobre Autorización de Estacionamiento

Se solicita modificar el artículo 52 para reducir el tiempo de habilitación para las categorías de Plazas Verdes de 2 horas a 1, y los de Alta Rotación de 45 minutos a 15 minutos.



Contestación:

El tiempo medio establecido está consensuado con los usos y hábitos habituales de la población. Una plaza de rotación no podrá reducir su horario a 15 minutos, pues en muy pocas ocasiones resultaría eficaz para la realización de cualquier tipo de gestión. Si queremos de verdad tener un parque rotatorio, que facilite un estacionamiento de forma rápida, y mejore por tanto la movilidad y reduzca la contaminación, es necesario establecer como mínimos los tiempos establecidos.

De igual forma ocurre con las plazas verdes, cuyo horario ya es restringido a dos horas, y que reducirlo podría provocar el efecto adversos de búsqueda de plazas de mayor duración, lo que conllevaría un aumento del tiempo del vehículo para localizarlas con mayor tráfico y mayor contaminación.

Por todo ello, esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza ni de la MAIN.

14ª) Alegación: artículo 55 de la OMS de Ámbitos Diferenciados

Se solicita modificar el artículo 55 de ámbitos diferenciados, eliminando la condición de ámbitos diferenciados de hasta 12 horas, reduciendo la estancia máxima permitida a las 2 horas.

Contestación:

La reducción de los ámbitos diferenciados a un periodo de 2 horas carecía de sentido, por cuando ya existen plazas con dicha limitación horario.

Por el contrario, el ámbito diferenciado se creará de manera excepcional y en atención a las razones de interés general que motivan su creación y delimitación. No en vano, se realizará mediante acuerdo de la Junta de Gobierno u órgano en que delegue, que será publicado en los Boletines Oficiales de la Comunidad de Madrid y del Ayuntamiento de Madrid y difundido mediante el portal web municipal.

Además, el objetivo de estas plazas es promover el transporte público, y desincentivar el uso de vehículo privado por cuanto se prevé que su creación sea preferiblemente en las proximidades de intercambiadores de transporte o estaciones de transporte público colectivo, a favorecer el intercambio modal, disuadir del uso del vehículo privado y potenciar el uso del transporte público colectivo regular de viajeros. Se señalizarán horizontalmente mediante línea discontinua de colores naranja y azul alternos.

También, estaría prevista por motivos socio-sanitarios podrán destinarse a dicho uso determinadas plazas del SER ubicadas en las proximidades de los hospitales.

Por todo ello, esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza ni de la MAIN.

15ª) Alegación del del Título tercero libro 1 donde se suprime el Capítulo IV



Se solicita no suprimir el Capítulo IV, y mantener las Zonas de Aparcamiento Vecinal, fomentando su implantación más generalizada.

Contestación:

El mantenimiento de las Zonas de Aparcamiento Vecinal no aportaba nada en la gestión del espacio público al estar vigentes ya las zonas de Servicio Regulado de Empleo, que cumple todos los objetivos propios de una buena gestión de espacio público.

El poder aparcar 24 horas de forma gratuita beneficiaba a unos pocos, y provoca agravios comparativos, incitando además el uso del vehículo privado y colapsando estas zonas.

Por todo ello, esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza ni de la MAIN.

16ª) Alegación: artículo 56 de la OMS. Plazas de Alta Rotación.

Se solicita modificar el artículo 56 para reducir la estancia de 45 minutos a 15 minutos, y eliminar la posibilidad de suplementar el pago por exceso de tiempo.

Contestación:

Tal y como se indicaba en la Alegación al artículo 55, la reducción de los ámbitos diferenciados a un periodo de 2 horas carecía de sentido, por cuando ya existen plazas con dicha limitación horario.

Por el contrario, el ámbito diferenciado se creará de manera excepcional y en atención a las razones de interés general que motivan su creación y delimitación. No en vano, se realizará mediante acuerdo de la Junta de Gobierno u órgano en que delegue, que será publicado en los Boletines Oficiales de la Comunidad de Madrid y del Ayuntamiento de Madrid y difundido mediante el portal web municipal.

Además, el objetivo de estas plazas es promover el transporte público, y desincentivar el uso de vehículo privado por cuanto se prevé que su creación sea preferiblemente en las proximidades de intercambiadores de transporte o estaciones de transporte público colectivo, a favorecer el intercambio modal, disuadir del uso del vehículo privado y potenciar el uso del transporte público colectivo regular de viajeros. Se señalizarán horizontalmente mediante línea discontinua de colores naranja y azul alternos.

También, estaría prevista por motivos socio-sanitarios podrán destinarse a dicho uso determinadas plazas del SER ubicadas en las proximidades de los hospitales.

Por todo ello, esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza ni de la MAIN.

17ª) Alegación: artículo 57 de la OMS.



Se solicita modificar el artículo 57 con el fin de ampliar el Servicio de Estacionamiento Regulado no únicamente a determinados barrios de la periferia, si no a toda la franja del territorio entre M-30 y M-40

Contestación:

La ampliación del SER a las zonas establecidas en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

- a) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;
- b) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;
- c) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;
- d) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;
- e) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;
- f) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Además, los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación de dichos zonas figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a



información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Una mayor ampliación de la propuesta no está justificada al no darse las circunstancias descritas con anterioridad y no contemplar esa demanda en los estudios elaborados.

Por todo ello, esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza ni de la MAIN.

18ª) Alegación: artículo 72 de la OMS.

Solicita que se añada al título del artículo 72 el término “bicicletas”. Queda, por tanto: At. 72 Reservas para bicicletas, motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas y vehículos de movilidad personal.

Contestación:

Se estima, pero manteniendo por razones de técnica normativa el orden de relación de los vehículos objeto de regulación en el citado precepto.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el título del artículo 72 de la OMS**, propuesto por el Proyecto normativo, para introducir el término “bicicletas”, que queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 72. Reservas para motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas y vehículos de movilidad personal”.

Se deja constancia de tal modificación en la MAIN.

19ª) Alegación: artículo 75 de la OMS.

Solicita añadir al primer párrafo del artículo 75 el término “bicicletas”. Queda, por tanto: Art. 75 En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para bicicletas, motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas y VMP, habrán de tenerse en consideración, además de las disposiciones generales establecidas en esta ordenanza, aquellas otras de naturaleza técnica que se recogen a continuación:

Contestación:

Se estima, pero manteniendo por razones de técnica normativa el orden de relación de los vehículos objeto de regulación en el citado precepto.



Como consecuencia de esta alegación **se modifica el primer párrafo del artículo 75 de la OMS**, propuesto por el Proyecto normativo, para introducir el término “bicicletas”, que queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 75. Disposiciones técnicas.

En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas y VMP, habrán de tenerse en consideración, además de las disposiciones generales establecidas en esta ordenanza, aquellas otras de naturaleza técnica que se recogen a continuación: (...).”

Se deja constancia de tal modificación en la MAIN.

20ª) Alegación: artículo 87.1.b) de la OMS.

Solicita que el artículo 87.b) quede redactado en los siguientes términos: “Se instalarán elementos de segregación **y protección** respecto de otros espacios de aparcamiento”.

La segregación de un espacio puede hacerse a través de elementos como pintura. La protección consistiría en evitar físicamente que ningún otro vehículo pueda invadir el espacio reservado.

Contestación:

La alegación se entiende referida a la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto del artículo 87.1.b) de la OMS.

Se desestima la alegación por los siguientes motivos:

- 1º) El concreto desarrollo de las condiciones técnicas de instalación de los módulos aparcabicicletas en la banda de estacionamiento de la calzada es objeto de la oportuna normativa sectorial de diseño del espacio público.
- 2º) La instalación de elementos de protección solo resultaría necesaria en aquel lateral en el que confluyen con el espacio destinado al estacionamiento de otros vehículos.
- 3º) El Ayuntamiento de Madrid ya instala elementos de protección de los módulos aparcabicicletas en aquellas ubicaciones que lo requieren.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN**.

21ª) Alegación: artículo 124.4 de la OMS.

Solicita que se añada a la propuesta de redacción de artículo 124.4 de la OMS recogida por el Proyecto, el siguiente párrafo: “Los aparcamientos para bicicletas se situarán lo más cercanamente posible a las entradas principales y a la vía ciclista que hubiera. Si el aparcamiento diera servicio a una estación de transporte público, se situará lo más próximo a ésta”.

Contestación:



Se desestima la alegación porque, si bien el criterio propuesto es habitualmente empelado por el Ayuntamiento de Madrid en el diseño de los aparcamientos rotacionales municipales en régimen disuasorio, no siempre es posible atender a dicha consideración por cuestiones de accesibilidad o de diseño de la vía pública.

Por otro lado, la propuesta supone un nivel de detalle que entraría en cuestiones de diseño de la vía pública, que no son objeto de la Ordenanza de Movilidad Sostenible sino de otras normas municipales.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN**.

22ª) Alegación: artículo 138.2 OMS.

Solicita que se suprima el apartado 2 del artículo 138 que prohíbe la circulación y el estacionamiento de motocicletas, ciclomotores, bicicletas y VMP en las calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón.

En un contexto de promoción de una movilidad sostenible, la movilidad ciclista no puede tener la misma restricción que la movilidad en moto. Las rutas directas, exentas de rodeo, y con una mínima pendiente son factores a tener en cuenta para trazar los itinerarios ciclistas. Dado el contexto urbano es muy posible que estos itinerarios coincidan con calles “peatonalizadas”. En ningún caso la solución debe pasar por la prohibición sino por una regulación compatible. La movilidad activa es compatible en sus diferentes modalidades. Tan solo es necesario seguir las pautas que establecen la práctica totalidad de los planes directores ciclistas, incluso el de Madrid, en cuanto a la solución a aplicar según el número de peatones por metro de sección y hora. Asimismo, la regulación puede ser variable según el tramo horario en cuestión. Es decir, una intensa afluencia de peatones, coincidentes con un evento puntual o un horario de especial afluencia comercial, podría hacer variar la permeabilidad ciclista y que ésta se desarrolle con el ciclista bajado de la bici.

Sobre el estacionamiento, debemos saber que el flujo peatonal no se produce en la totalidad de la acera, máxime cuando ésta no guarda la necesaria uniformidad y contiene zonas fuera del tránsito peatonal: entre alcorques, orejetas, etc. Estos puntos pueden ser aptos para un estacionamiento de bicicletas ya que la acera ofrece una protección con respecto al tráfico motorizado. Por otro lado, todos sabemos que NO son las bicicletas quienes causan problemas a los caminantes, sino las motos y muchos coches que invaden el espacio peatonal.

Contestación:

Se desestima la alegación referente a la prohibición de circulación de bicicletas por las aceras, zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón porque, como debe recordarse, la circulación de bicicletas, motos y VMP se encuentra expresamente prohibida por la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, concretamente por el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, que establece expresamente:

“Artículo 121 del RGC.

5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales”.

Se desestima la alegación referente a la prohibición de estacionamiento de bicicletas en las aceras, zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón porque dicha prohibición constituye uno de los elementos esenciales de esa especial protección para el peatón objeto de declaración, sin la cual carecería de sentido dicha declaración.

La declaración de especial protección para el peatón de aceras, calles y zonas estanciales debe implicar la prohibición de estacionamiento de vehículos tanto por razones de seguridad vial como por razones de seguridad de las personas, al objeto de garantizar la seguridad vial, la seguridad de la integridad física de las personas, la accesibilidad universal del espacio público y la protección de patrimonio histórico y del patrimonio de las Administraciones Públicas en aquellas aceras, calles y zonas en las que por la especial intensidad del tránsito peatonal por su especial significación socio cultural y comercial, por su relevancia en los itinerarios peatonales o la habitualidad de la concentración elevada de ciudadanos, por la necesidad de garantizar la seguridad vial en los mismos, o por su valor histórico se declaren de especial protección para el peatón.

Se recuerda en este sentido que en la contestación de varias alegaciones formuladas durante la información pública, tomando en consideración razones de técnica normativa, se ha estimado dar una nueva redacción a la propuesta de artículo 48.1 de la OMS, que determina las condiciones en las que podrá estacionarse una bicicleta en la acera fuera de las reservas específicas para estos vehículos, y que expresamente condiciona la posibilidad de dicho estacionamiento a que no se trate de una acera declarada de especial protección para el peatón.

Dado que la redacción propuesta se refiere exclusivamente a la posibilidad de estacionar en las aceras, en las calles peatonales, zonas estanciales y espacio declarados de especial protección para el peatón está absolutamente prohibido el estacionamiento de motos y ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos y de los VMP.

Por todo lo anterior, se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza. Se modifica la MAIN** para incluir los argumentos expuestos en la contestación de esta alegación.

23ª) Alegación: artículo 165 OMS.

Solicita dar la siguiente redacción al artículo 165 de la OMS: “Art. 165. Líneas de detención adelantada.

1. Para favorecer la circulación y la seguridad de las bicicletas y VMP, se implantarán líneas de detención adelantada para garantizar la prioridad de estos vehículos en las salidas de los semáforos. Estas líneas de detención afectarán igualmente al carril bus
2. Las líneas a las que se refiere el apartado anterior podrán utilizarse también por motocicletas y vehículos asimilados sin emisiones, en las mismas condiciones que las establecidas para las bicicletas”.

Las ventajas de los avanza para las bicicletas son conocidas: mayor visibilidad, menor estrés, menor exposición a gases contaminantes, ligera ventaja en la iniciación de la marcha, etc. Al ser,



como hasta ahora, un espacio compartido con motos hace que las ventajas disminuyan considerablemente. Es más, la exposición a gases se mantiene y la intensidad al ruido se eleva.

Creemos que un vehículo motorizado, tiene una capacidad de arranque suficientemente elevada como para no precisar este espacio y su presencia es más que evidente por el ruido de sus motores. Desincentivar el uso de vehículos motorizados es clave para promover los modos de movilidad activa, reducir los niveles de contaminación y crear condiciones más seguras para toda la población y esto pasa necesariamente por no otorgar privilegios.

Los autobuses son también, y en su gran mayoría, vehículos contaminantes y pesados por lo que de compartir este espacio restan visibilidad a la bicicleta, reducen su seguridad y dificultan el giro a la derecha. Recordamos el artículo 64 del Reglamento General de Circulación en lo que se refiere a la prioridad de las bicicletas con respecto a los vehículos a motor. Dicha prioridad debe facilitarse y anticiparse.

En todo caso, estos espacios podrían compartirse con vehículos sin emisiones, sin ruido y que no resten visibilidad al ciclista.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 165 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

- a) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
- b) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Sin perjuicio de ello se le informa que la regulación de artículo 165 de la OMS responde a razones de seguridad vial aplicables tanto a las bicicletas como a las motos y VMP y que debe mantenerse la prioridad del TPCURUG, reiterándose lo expresado previamente respecto de los carriles bus en contestaciones previas.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza ni de la MAIN.

24ª) Alegación: artículo 167 OMS.

Son varios los apartados de modificación, por lo que se irán contestando por apartado.

Solicita que el artículo 167.1 quede redactado en los siguientes términos: “Quienes utilicen la bicicleta **seguirán** las normas de circulación adoptando las medidas necesarias para garantizar **su propia seguridad**, la convivencia con el resto de vehículos y con los peatones en condiciones de seguridad vial”.

Contestación:



Se desestima porque se considera más adecuada técnicamente la expresión “deberán cumplir las normas de circulación” que la expresión “seguirán las normas de circulación” propuesta por la alegación. Asimismo se considera innecesario hacer referencia a la garantía de su propia seguridad por encontrarse incluida en las obligaciones generales de circulación recogidas en la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, por lo que resulta innecesaria su inclusión.

En este sentido se recuerda que el primer párrafo del artículo 10.2 del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) establece que:

“Artículo 10 de la LTSV. Usuarios, conductores y titulares de vehículos.

2. El conductor debe utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a sí mismo como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía”.

Respecto del 167.2 OMS.

Solicita la supresión de artículo 167.2 que regula la obligación de que las personas menores de dieciocho años protejan su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado mientras circulen en bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido.

El casco obligatorio no es como el cinturón de seguridad obligatorio: los sistemas de retención salvan vidas y no desincentivan el uso del coche. Hay que basarse en la evidencia científica a la hora de tomar decisiones políticas y en España los colectivos ciclistas son unánimes, como lo son los países de nuestro entorno y los que tiene un gran uso de la bicicleta: si queremos calles y carreteras más seguras, debemos promover el uso de la bicicleta e invertir en infraestructura ciclista segura y de calidad.

La probabilidad de sufrir una colisión en bicicleta se reduce en aquellos lugares donde más se usa. De ahí que las mejores políticas para proteger al ciclista sean las que promueven el uso de la bicicleta. A esta evidencia científica se la conoce como “seguridad en números”: a más ciclistas, más seguridad. Es decir, la obligación del uso del casco reduce el número de bicicletas por las calles, reduciéndose así su seguridad ya que el resto de conductores de coches, motos, camiones, autobuses, etc. comprueban una menor presencia de ciclistas y por tanto disminuyen su atención ante ellas. Al mismo tiempo, quien no usa la bicicleta, en un porcentaje muy elevado vuelve al uso del coche incrementando el riesgo de atropello.

El que un ayuntamiento pueda variar una norma estatal, establece un mal precedente. En este sentido, un hipotético cambio en las condiciones del casco puede traer consecuencias nefastas para la bicicleta en el potencial uso metropolitano y el desarrollo de la intermodalidad, ya que cada municipio puede cambiar a través de su ordenanza de movilidad las circunstancias de uso del mismo.

Contestación:

El segundo y tercer párrafo del artículo 47 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de

30 de octubre (en adelante, LTSV), establece la obligatoriedad del uso de casco para la circulación en bicicleta de los menores de 16 años, habilitando expresamente a que “reglamentariamente se fijen excepciones” a lo previsto en dicho apartado”:

Artículo 47 de la TSV. Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad.

(...)

El conductor y, en su caso, los ocupantes de bicicletas y ciclos en general estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías urbanas, interurbanas y travesías, en los términos que reglamentariamente se determine siendo obligatorio su uso por los menores de dieciséis años, y también por quienes circulen por vías interurbanas.

Reglamentariamente se fijarán las excepciones a lo previsto en este apartado”.

Por su parte los párrafos 3 y 4 del artículo 118.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, regulan la obligación de uso del casco en la circulación de bicicletas por vías interurbanas, no en vías urbanas, estableciendo una especialidad respecto de los conductores de bicicletas en competición y los ciclistas profesionales:

“Artículo 118.1 de RGC. Cascos y otros elementos de protección.

(...)

Los conductores de bicicletas y, en su caso, los ocupantes estarán obligados a utilizar cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen en vías interurbanas, salvo en rampas ascendentes prolongadas, o por razones médicas que se acreditarán conforme establece el artículo 119.3, o en condiciones extremas de calor.

Los conductores de bicicletas en competición, y los ciclistas profesionales, ya sea durante los entrenamientos o en competición, se regirán por sus propias normas.

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) de la TSV corresponde a los municipios:

“Artículo 7 de la LTSV. Competencias de los municipios.

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.

De conformidad con lo previsto en el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de capitalidad y del régimen especial de Madrid (en adelante LCREM) compete expresamente al Ayuntamiento de Madrid competencias en materia de regulación de vehículos y de regulación del uso de los



espacios públicos urbanos de circulación de vehículos así como de regulación de la propia circulación de los vehículos para garantizar la seguridad vial:

“Artículo 39 de la LCREM. Ordenación local del tráfico.

1. El Ayuntamiento de Madrid regulará los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”.

Por tanto, en aplicación de lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, el Ayuntamiento de Madrid puede establecer reglamentariamente, mediante ordenanza de tráfico, la obligación del uso del casco en la circulación en bicicleta o en VMP por aquellas vías públicas municipales cuyas condiciones lo aconsejen para garantizar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas y VMP, en ejercicio de la expresa habilitación de desarrollo reglamentario contenida en el último párrafo de artículo 47 de la LTSV que permite la fijación reglamentaria de excepciones a los párrafos primero y segundo del citado precepto, desarrollo reglamentario que:

- a) no lleva a cabo el artículo 118.1 de RGC, que se refiere exclusivamente a las vías interurbanas;
- b) en lo que a vías urbanas se refiere es competencia de los municipios conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la propia LTSV, en relación con el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y el artículo 39.1 de la LCREM.

La citada regulación satisface los principios de:

- a) **Legalidad:** por disponer de expreso amparo normativo en los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, de forma que el Ayuntamiento de Madrid desarrolla reglamentariamente excepciones a la regla general del artículo 47 de la LTSV en ejercicio de la expresa habilitación legal en materia de regulación de la seguridad vial en las vías urbanas y de regulación del uso del espacio público municipal para la circulación y la circulación misma de vehículos, reconocida en los artículos 7.b) de la TSV y 39.1 de la LCREM y el último párrafo del artículo 47 de la LTSV.
- b) **Necesidad:** la exigencia del uso obligatorio del casco responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos cráneo-encefálicos que podrían provocar graves lesiones de carácter permanente e incluso la muerte.

- c) **Racionalidad:** la exigencia de casco tiene por objeto promover la protección de la integridad física de las personas usuarias de bicicletas y de VMP, es decir, satisface la necesaria protección de la seguridad vial y de la salud pública.
- d) **Proporcionalidad:** en la medida en que la exigencia del uso obligatorio de casco para proteger la cabeza de las personas usuarias de bicicletas y VMP se establece de forma que menor afección produzca a los derechos individuales, de forma que solo se exige por razones imperiosas de interés general de seguridad de las personas, protección de la seguridad vial y de la salud pública, se considera legal, necesario, racional y proporcional la exigencia de uso de casco en la circulación de bicicletas y VMP conducidas por personas menores de 18 años, ampliando así la obligación legalmente establecida por el segundo párrafo del artículo 47 de la LTSV para la circulación en bicicleta de las personas menores de 16 años, por considerar que se trata de personas menores de edad respecto de las cuales los Poderes Públicos tienen el deber legal de otorgarles la máxima protección, que necesita de la exigencia de esta medida de seguridad para su integridad física, resultando necesario por motivos tanto de seguridad vial, como de educación vial al considerarse una edad clave al suponer el inicio de su circulación en los vehículos autorizados conforme a la normativa estatal de tráfico, así como por razones de salud pública por la tendencia propia de la edad adolescente de tener una menor percepción de los riesgos que asumen.

Por estos motivos se incluye la obligación de uso del casco en la propuesta de modificación de los artículos 167.2 y 176.6.a) de la OMS recogida en el Proyecto inicial;

Por los motivos expuestos **se desestima** la alegación.

Al objeto de recoger expresamente los preceptos legales que fundamentan la regulación mediante ordenanza municipal de la obligación de uso del casco en aquellos supuestos en los que resulta especialmente necesario y proporcional a fin de asegurar la satisfacción de las razones imperiosas de interés general de seguridad vial, protección de la salud pública, **se modifica el Proyecto normativo inicial para incluir la referencia a los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM** en la propuesta de modificación del **apartado IV del Preámbulo** y del artículo 167.2 recogida en el Proyecto normativo de modificación de la OMS.

El artículo 167.2 del Proyecto definitivo queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 167.2 del Proyecto definitivo:

2. Las personas menores de dieciocho años deberán proteger su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado mientras circulen en bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b) y 47 *in fine* de la LTSV y 39.1 de la LCREM.”

Por último se recuerda que es obligación de los Poderes Públicos regular las condiciones que promuevan la seguridad vial en el uso de las vías y espacios públicos, que dicha obligación es más intensa en relación con las personas menores de edad y que la circulación en condiciones de seguridad mediante la exigencia del uso obligatorio de los 16 a los 18 años se considera un



elemento esencial tanto para garantizar la integridad física de las personas menores de edad que se desplacen en bicicleta o en VMP como para su educación vial.

Al contrario de lo que plantea la alegación la mejora de la seguridad vial incrementará el uso de la bicicleta y podrá hacer que el incremento del número de ciclistas mejore a su vez las condiciones generales de seguridad vial de los ciclistas. Por tanto, la exigencia del uso del casco constituye una medida fundamental de seguridad vial y, por ende, una medida de fomento del uso de la bicicleta en la movilidad urbana.

Respecto al 167.4 y al 167.5 se solicita suprimir la mención a que no es obligatoria la circulación ciclista por los carriles específicos, salvo señalización expresa que así lo indique, que circulen por el carril más a la derecha.

Contestación:

El propio articulado da libertad de movimientos al ciclista para circular por los carriles que considere más adecuados o seguros. Sin embargo, en determinadas vías, y por motivos de seguridad o de otra índole, y de forma excepcional, se establecerá el uso obligatorio de un determinado carril.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.**

Respecto al 167.9 solicita suprimir el artículo 167.9 que prohíbe, por razones de seguridad vial, la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación.

No hay legislación nacional que prohíba la circulación por túneles y no hay datos de siniestralidad que lo acredite. Los túneles y los pasos inferiores y elevados pueden suponer grandes ventajas en los desplazamientos en bici ya que acortan la distancias y salvan desniveles que de otro modo serían disuasorios para la bicicleta. Prohibir el acceso de las bicicletas sin más, es un ataque directo a la movilidad ciclista y provoca un alejamiento de los distintos barrios de la ciudad.

Contestación:

El artículo 167.8 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 permite la circulación de bicicletas salvo señalización en contrario al establecer que:

“8. Por razones de seguridad vial, mediante señalización específica se podrá restringir la circulación de bicicletas por alguno de los túneles de la ciudad de Madrid”.

La redacción del Proyecto inicial sometido a información pública propone dar al artículo 167 de la OMS, a través de la modificación de su apartado 9, prohíbe por razones de seguridad vial la

circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación:

“9. Por razones de seguridad vial se prohíbe la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación”.

Dicha redacción responde a los problemas de seguridad vial derivados de la falta de uso por buena parte de los ciclistas del uso de alumbrado y de ropa reflectante exigidos por el Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, que dificultan su adecuada visibilidad por el resto de personas usuarias de la vía. De la prohibición propuesta se exceptiona la circulación por túneles que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación porque el uso del carril reservado por las personas ciclistas evita el riesgo de seguridad vial descrito.

En este sentido debe señalarse que el artículo 43.1 de la LTSV establece que:

“1. Los vehículos que circulen entre la puesta y la salida del sol, o a cualquier hora del día en los túneles y demás tramos de vía afectados por la señal túnel, deben llevar encendido el alumbrado que corresponda, en los términos que reglamentariamente se determine”.

Por su parte el artículo 98.1 del RGC establece que:

“Todos los vehículos que circulen entre el ocaso y la salida del sol o a cualquier hora del día en los túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal «Túnel» (S-5) deben llevar encendido el alumbrado que corresponda de acuerdo con lo que se determina en esta sección”.

Adicionalmente, el artículo 43.4 de la LTSV exige adicionalmente a las bicicletas:

“4. Las bicicletas, además, estarán dotadas de elementos reflectantes homologados que reglamentariamente se determine. Cuando circule por vía interurbana y sea obligatorio el uso de alumbrado, el conductor de bicicleta debe llevar colocada, además, alguna prenda o elemento reflectante”.

Por su parte el artículo 98.3 del RGC exige para la circulación de bicicletas:

“3. Las bicicletas, además, estarán dotadas de los elementos reflectantes que, debidamente homologados, se determinan en el Reglamento General de Vehículos.

Cuando sea obligatorio el uso del alumbrado, los conductores de bicicletas llevarán, además, colocada alguna prenda reflectante que permita a los conductores y demás usuarios distinguirlos a una distancia de 150 metros, si circulan por vía interurbana”.

A la vista de las alegaciones formuladas se considera adecuado modificar la propuesta municipal de redacción inicial para posibilitar la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, al objeto de facilitar el desarrollo de trayectos ciclistas en los que se optimice el tiempo y los recorridos, al objeto de promover el desarrollo de la movilidad ciclista por sus ventajas a efectos de sostenibilidad medioambiental y movilidad

activa, siempre que se dé cumplimiento práctico a las condiciones de seguridad vial exigidas por la normativa estatal básica de circulación.

Como se ha señalado la normativa estatal de tráfico exige a las bicicletas que circulen el uso de alumbrado delantero y trasero y la disposición de elementos reflectantes en la circulación de túneles, y sería muy oportuno por la seguridad de las personas que circulan en bicicleta y para facilitar su observación por el resto de personas usuarias de las vías, el empleo de prendas reflectantes en los mismos términos que los exigidos por el segundo párrafo del artículo 98.3 del RGC para la circulación por vías interurbanas.

Por todo ello, **se estima la alegación, se modifica la MAIN** para recoger los cambios **y se modifica** la redacción que el Proyecto de Ordenanza de modificación de la OMS propone dar al **artículo 167.9** de la OMS:

“Artículo 167.9 del Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la OMS.

Por razones de seguridad vial las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos podrán circular por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, siempre que cumplan los siguientes requisitos:

- a) hacer uso del alumbrado delantero y trasero conforme a lo previsto en el artículo 43.1 de la LTSV y el artículo 98.1 del RGC;*
- b) extremar la atención en la circulación por túneles y pasos inferiores en aquellos espacios de uso compartido con el tránsito de peatones”.*

25ª) Alegación: artículo 168 OMS.

Son dos las modificaciones, y se contestan de forma separada.

Respecto a la solicitud de suprimir el artículo 168.1, que establece que la prohibición general de circulación de bicicletas por las aceras, calles y zonas peatonales, y que obliga al ciclista que precise acceder a éstas y a cruces de peatones señalizados, a que desmonte de la bicicleta y transitando con ella en mano hasta su destino o lugar de estacionamiento, actuando a todos los efectos como peatón.

Contestación:

El artículo 168.1 de la OMS se ajusta plenamente a lo previsto en el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación. La circulación de bicicletas, motos y VMP por aceras y zonas peatonales se encuentra expresamente prohibida por la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, concretamente por el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, que establece expresamente:

“Artículo 121 del RGC.

5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales”.

Por tanto la persona ciclista que desee circular con su bicicleta deberá desmontarse de la bicicleta y transitar peatonalmente con la bicicleta a su lado hasta el lugar en que desee volver



a incorporarse al tráfico rodado una vez se incorpore a la calzada, momento a partir del cual podrá circular sobre la bicicleta.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

Respecto a suprimir el apartado 2 de artículo 168 de la OMS y sustituirlo por el siguiente contenido: “Las personas menores de 14 años podrán circular en bicicletas por las aceras, zonas peatonales y calles peatonales solos o acompañados de un adulto también en bici. Circularán respetando la prioridad de los peatones, ajustando su velocidad a los mismos y mantendrán una separación mínima de un metro. En caso de alta densidad, desmontarán de la bicicleta y transitarán a pie por la acera con el vehículo a su lado”.

En una ciudad sin apenas carriles bici protegidos y en un contexto (teórico) de promoción de la movilidad sostenible (en bici), parece razonable que como medida provisional y para promover el uso de la bici entre los más pequeños, estos puedan usar la acera, bien acompañados de un adulto también en bici o de forma autónoma. Pensemos en el camino escolar diario. Tal y como estaba redactado el artículo, no tiene mucho sentido hacer que el adulto en bici supervise al menor desde la calzada ya que, tanto la velocidad a la que iría como la atención al menor, podría suponer un factor de riesgo innecesario. Además, en calzadas de un único sentido, directamente sería imposible si el sentido del menor por la acera fuera contrario al de la calzada.

Contestación:

La regulación de artículo 168.1 de la OMS permite el desarrollo y fomento de uso de la bici por menores de 12 años, debiendo los padres u otros adultos que, en su caso, les acompañen transitar peatonalmente en aplicación del citado artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación.

Por razones de seguridad vial en las aceras, al objeto de proteger a las personas que transitan peatonalmente por las aceras y zonas destinadas a los peatones, se considera oportuna la edad de 12 años.

26ª) Alegación: artículo 169 de la OMS.

Como son varios los apartados que se solicita su modificación, se contesta a cada uno de ellos.

Solicita que se añada el siguiente párrafo al artículo 169.1 de la OMS: Las bicicletas podrán circular en ambos sentidos de la marcha en ciclocalles, calles residenciales de plataforma única limitadas a 20 y aquellas que, aun teniendo limitación 30, así se exprese. En estos casos, la bicicleta tendrá prioridad de paso con respecto al resto de vehículos.

La naturaleza no motorizada de la bicicleta obliga a que debamos asegurar trayectos eficientes y eficaces. El uso bidireccional de las calles para la bici, al margen del sentido que puedan tener coches o motos, es un requisito para una buena promoción de la bicicleta.

Contestación:

La promoción del uso de la bicicleta no puede hacerse mediante la autorización de la circulación a contrasentido que genera riesgos de seguridad vial tanto para la propia persona ciclista como para el resto de personas usuarias de la vía pública.

Debe recordarse que la circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV, que el artículo 76.c) de la LTSV tipifica como infracción grave el incumplimiento de la regulación de la preferencia de paso y del sentido de circulación. La circulación a contrasentido en las calles 20 y 30 supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo pueden circular en el sentido expresamente señalizado de la marcha, salvo excepciones muy concretas habilitadas mediante señalización.

El argumento de la especial maniobrabilidad de las bicicletas esgrimido por determinados colectivos ciclistas para defender esta excepción podría ser predicable de otro tipo de vehículos especialmente ligeros y manejables, pero decaen ante la evidencia del riesgo de seguridad vial que supone la circulación en sentido contrario al de la marcha, que introduce un factor de riesgo relevante de seguridad vial tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, de las personas ciclistas que circulan a contramarcha, así como de las personas que transiten peatonalmente por las aceras, que tiene una elevada posibilidad de sufrir las consecuencias de una errónea reacción de automovilistas y ciclistas, que pueden ser especialmente graves en caso de calles 20 de plataforma única conforme a lo previsto en el artículo 50.1.a) del Reglamento General de Circulación (en adelante, RGC) aprobado mediante el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

Por idénticos motivos de seguridad vial se considera inadecuada la autorización de la circulación a contrasentido de bicicletas en las calles 30.

No puede admitirse la circulación de bicicletas a contrasentido para satisfacer la razón imperiosa de interés general de proteger la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial y la salud pública mediante la evitación de factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, como de las personas ciclistas que circulan a contramarcha, así como de las personas que transiten peatonalmente por las aceras, que tiene una elevada posibilidad de sufrir las consecuencias de una errónea reacción de automovilistas y ciclistas

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza ni de la MAIN.

Respecto al 169. 2 solicita suprimir la referencia a los “paseos pavimentados” por el término “caminos”, dando la siguiente redacción al primer párrafo del artículo 169.2 de la OMS: En el interior de parques y jardines públicos urbanos, las bicicletas podrán circular por los **caminos** de más de tres metros de ancho, teniendo estos paseos la consideración de senda ciclable, por lo que el ciclista deberá circular como máximo a veinte kilómetros por hora respetando en todo momento la prioridad peatonal.

El término paseo pavimentado es confuso ya que aunque el asfalto u hormigón puede ser el tipo de pavimento más reconocible también es pavimento el formado por tierra compactada. Todos ellos cumplen la función de un pavimento: uniformidad, resistencia de arrastre y drenaje. Para

evitar interpretaciones erróneas casi mejor fijarnos en el carácter comunicativo de la vía como hace el artículo 169.3.

Contestación:

La redacción del vigente artículo 169.5 de la OMS, conservada en la propuesta del artículo 169.2 de la OMS propuesta por el Proyecto inicial limita la circulación de bicicletas en parques y jardines urbanos para garantizar la seguridad vial de las personas que disfrutan peatonal y estancialmente del parque, que solo podrán encontrarse con bicicletas y VMP en los paseos pavimentados, no en los paseos de tierra compactada que deben reservarse a los peatones para su protección y la del patrimonio verde de los parques y jardines urbanos.

Por tanto, se desestima la alegación por motivos de seguridad vial de las personas que disfrutan peatonal y estancialmente en los caminos de tierra compactada de los parques y jardines urbanos y por razones medioambientales para promover la protección de su patrimonio verde de los mismos frente a las consecuencias de la circulación de vehículos como bicicletas, VMP y el resto de vehículos autorizados para acceder a cada respectivo parque o jardín urbano, dado que cada parque y jardín debe ordenarse mediante la señalización oportuna para proteger su patrimonio verde y, en su caso, su valor histórico en el caso de parques históricos como El Retiro sujeto a especial protección en tanto que Bien de Interés Cultural.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.**

Respecto al 169.5 se solicita suprimir el artículo 169.5 de la OMS propuesta por el Proyecto inicial, que prohíbe la circulación de bicicletas por la vía M-30 y sus accesos.

La denominación de la M-30 como “Calle 30” es contradictoria con el carácter actual de la vía. Son muchos los estudios y proyectos que proponen una reforma de este gran eje como vía urbana dotada de transporte público, paseos peatonales, carriles bici, servicios, incremento de la vegetación, etc. De hecho hay una parte de esta “autopista” que ya es vía urbana como la correspondiente a la avenida de la Ilustración. Entendemos que es un exceso la prohibición generalizada de la bicicleta en el conjunto de la vía, aunque entenderíamos las prohibiciones dentro de los tramos que tienen consideración y son autopistas.

Contestación:

La redacción del artículo 169.5 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo aplica en el ámbito de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid la prohibición de circulación de bicicletas por autopistas y autovías regulada en el artículo 20.1 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) y en el artículo 38.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

De la misma manera que no puede circular por la M-30, porque tiene la configuración de autovía, tampoco pueden circular por sus accesos porque se trata de vías unidireccionales que confluyen en la autovía, de forma que un vehículo que accediera a dicha vía de acceso tendría que quedarse en el arcén de la vía hasta que fuera retirada por una grúa, lo que supondría un riesgo



de seguridad vial tanto para la persona ciclista como para el resto de personas usuarias de la vía y que podría ocasionar problemas circulatorios.

Si la persona ciclista circulara en contra del sentido de circulación de carril de acceso a la M-30 cometería una infracción muy grave por circular en contra sentido y por generar un grave riesgo de seguridad vial resto de personas usuarias de la vía.

Debe precisarse que la redacción del artículo 169.5 de la OMS, en los términos propuestos por el Proyecto normativo no impediría circular a las bicicletas por las vías laterales de la Avenida de la Ilustración en mayores condiciones de seguridad vial que en la parte central de la vía que tiene un límite de velocidad superior ni impediría los movimientos circulatorios perpendiculares mediante los oportunos giros semaforizados hacia las vías urbanas.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza. Se modifica la MAIN para recoger parte de la argumentación expuesta en la contestación a esta alegación.

27ª) Alegación: artículo 171 OMS.

Solicita añadir al artículo 171 un nuevo apartado 4 con la siguiente redacción: “4. En cruces semaforizados, y siempre que exista una señalización que así lo indique, se permite a los ciclistas cruzar la línea de detención estando el semáforo en fase roja para realizar el giro a la derecha, proseguir recto o giro a la izquierda o combinaciones de estos, respetando la prioridad del resto. En particular, en aquellos cruces semaforizados en los que exista paso de peatones, los ciclistas respetarán en todo momento la prioridad peatonal”.

Es práctica habitual en todas las ciudades con un mayor desarrollo ciclista, una ordenación de los cruces particular para las bicicletas. No olvidemos que en origen los semáforos fueron creados pensando en el tráfico de coches y no en el tránsito peatonal o ciclista. Poder hacer un giro o proseguir recto, otorga al ciclista una ventaja al respecto del tráfico de motor reforzando su visibilidad, seguridad, comodidad y eficiencia en el trayecto. Además, el uso de una señal para autorizar este movimiento en lugar de añadir un foco más al semáforo, permite conseguir el mismo objetivo, pero de forma más rápida y barata. Es desolador comprobar cómo se reduce la funcionalidad ciclista con respecto a la ordenanza de 2018, cuando debería ser al contrario.

Contestación:

El Proyecto normativo suprime el contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS que solo habilita a los ciclistas a girar a la derecha estando el semáforo que regula la circulación de su marcha en fase roja, cruzando la línea de detención, exclusivamente en aquellos cruces semaforizados en los que exista una señalización que así lo habilite expresamente.

La supresión del contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS responde a la razón imperiosa de interés general de proteger la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial y la salud pública mediante la evitación de factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría para todas las personas usuarias del espacio público: peatones, ciclistas y automovilistas, entre otros.

Dicha supresión responde, asimismo, a las mismas razones por las que dicho artículo no ha llegado a aplicarse: la compleja ordenación del tráfico de una ciudad con 3,2 millones de habitantes en la que cada día circula más de un millón de vehículos hace que no se den las circunstancias de seguridad vial necesarias para que pueda habilitarse mediante la instalación de la señalización oportuna.

Por los mismos motivos que hacen desaconsejable la habilitación de ese giro del artículo 171.2 de la vigente OMS mediante señalización, resulta legal, necesario, racional y proporcional suprimir tal posibilidad, que nunca ha llegado a aplicarse dado que ningún cruce semaforizado de la ciudad de Madrid habilita la posibilidad de dicho giro, para proteger las razones imperiosas de seguridad de las personas y la protección de la seguridad vial y la salud pública al objeto de evitar los accidentes que pudieran producirse ante el factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, como de las personas ciclistas que giran invadiendo el carril perpendicular por el que circulan vehículos hacia su costado y posteriormente hacia su espalda -vehículos que habitualmente marcharán a una velocidad superior frente al ciclista-, así como de las personas que transiten cruzando el plazo peatonal semaforizado o incluso que transitan por la acera ajenas a la circunstancia de riesgo que puede alcanzarles gravemente de forma inesperada.

La redacción propuesta por la alegación supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo no pueden rebasar la línea de detención de un semáforo en fase roja.

Debe recordarse que la circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV, que el artículo 76.c) de la LTSV tipifica como infracción grave el incumplimiento de la regulación de la preferencia de paso y del sentido de circulación y que el artículo 76.k) de la LTSV tipifica como infracción grave el no respetar la señal roja de un semáforo.

El giro a la derecha en cruces semaforizados con el semáforo en fase roja, mediante señalización que lo autorice, pudiera ser percibido, en la práctica, como una conducta temeraria de las personas ciclistas por el resto de vehículos usuarios de la vía, que pueden verse expuestos a riesgos graves de seguridad vial que afectarían a todas las personas usuarias de la vía: a los conductores de los vehículos que circulan por la izquierda, a los ciclistas que giran a la derecha con un semáforo en rojo y a los peatones que cruzan el paso de cebra semaforizado o incluso que transitan por la acera.

El hecho de que ciclistas particulares o colectivos de ciclistas crean que han perdido una posibilidad, cuando nunca ha llegado a ser efectiva por falta de señalización habilitante, motiva la necesidad de su supresión, a la que se añade el cruce de semáforos en rojo por determinados ciclistas generando relevantes riesgos de seguridad vial.

Por todo lo anterior **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN)** inicial para incluir la argumentación expuesta en esta contestación.

28ª) Alegación: artículo 171. OMS.

Se solicitan dos modificaciones a las que se da puntual contestación de forma separada.

Respecto a añadir un nuevo punto, que permita a las bicicletas cruzar la línea de detención estando el semáforo en rojo o girar o doblar a la derecha siempre con prioridad peatonal.

Contestación:

El Proyecto normativo suprime el contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS que solo habilita a los ciclistas a girar a la derecha estando el semáforo que regula la circulación de su marcha en fase roja, cruzando la línea de detención, exclusivamente en aquellos cruces semaforizados en los que exista una señalización que así lo habilite expresamente.

La supresión del contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS responde a la razón imperiosa de interés general de proteger la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial y la salud pública mediante la evitación de factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría para todas las personas usuarias del espacio público: peatones, ciclistas y automovilistas, entre otros.

Dicha supresión responde, asimismo, a las mismas razones por las que dicho artículo no ha llegado a aplicarse: la compleja ordenación del tráfico de una ciudad con 3,2 millones de habitantes en la que cada día circula más de un millón de vehículos hace que no se den las circunstancias de seguridad vial necesarias para que pueda habilitarse mediante la instalación de la señalización oportuna.

Por los mismos motivos que hacen desaconsejable la habilitación de ese giro del artículo 171.2 de la vigente OMS mediante señalización, resulta legal, necesario, racional y proporcional suprimir tal posibilidad, que nunca ha llegado a aplicarse dado que ningún cruce semaforizado de la ciudad de Madrid habilita la posibilidad de dicho giro, para proteger las razones imperiosas de seguridad de las personas y la protección de la seguridad vial y la salud pública al objeto de evitar los accidentes que pudieran producirse ante el factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, como de las personas ciclistas que giran invadiendo el carril perpendicular por el que circulan vehículos hacia su costado y posteriormente hacia su espalda -vehículos que habitualmente marcharán a una velocidad superior frente al ciclista-, así como de las personas que transiten cruzando el plazo peatonal semaforizado o incluso que transitan por la acera ajenas a la circunstancia de riesgo que puede alcanzarles gravemente de forma inesperada.

La redacción propuesta por la alegación supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo no pueden rebasar la línea de detención de un semáforo en fase roja.

Debe recordarse que la circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV, que el artículo 76.c) de la LTSV tipifica como infracción grave el incumplimiento de la regulación de la preferencia de paso y del sentido de circulación y que el artículo 76.k) de la LTSV tipifica como infracción grave el no respetar la señal roja de un semáforo.

El giro a la derecha en cruces semaforizados con el semáforo en fase roja, mediante señalización que lo autorice, pudiera ser percibido, en la práctica, como una conducta temeraria de las personas ciclistas por el resto de vehículos usuarios de la vía, que pueden verse expuestos a riesgos graves de seguridad vial que afectarían a todas las personas usuarias de la vía: a los conductores de los vehículos que circulan por la izquierda, a los ciclistas que giran a la derecha con un semáforo en rojo y a los peatones que cruzan el paso de cebra semaforizado o incluso que transitan por la acera.

El hecho de que ciclistas particulares o colectivos de ciclistas crean que han perdido una posibilidad, cuando nunca ha llegado a ser efectiva por falta de señalización habilitante, motiva la necesidad de su supresión, a la que se añade el cruce de semáforos en rojo por determinados ciclistas generando relevantes riesgos de seguridad vial.

Por todo lo anterior **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir la argumentación expuesta en esta contestación.

Respecto al artículo 171.3 de la OMS, que regula la posibilidad de las bicicletas de hacer uso de las líneas de detención adelantada señalizada horizontalmente en los cruces semafóricos, el siguiente párrafo: “Para asegurar la máxima visibilidad y en caso de no existir adelantabicy, las bicicletas podrán rebasar la línea de detención semafórica y situarse por delante del paso de peatones. Esta maniobra se realizará extremando las precauciones y siempre contando con que la prioridad es del peatón”.

No todos los semáforos disponen de adelantabicy por lo que el grado de visibilidad del ciclista varía uno de otros. Para asegurar la visibilidad en todos es preciso que el ciclista pueda adoptar una posición que asegure su visibilidad frente al resto del tráfico.

Contestación:

Se desestima por razones de seguridad vial. La bicicleta es un vehículo y como tal no debe atravesar el paso de peatones para situarse en una posición adelantada al otro lado de paso de cebra respecto a los vehículos porque:

- a) la ordenación del tráfico regulada por el semáforo vincula a todos los vehículos que circulan por el carril semaforizado, tanto a los automóviles como a las bicicletas, motos, VMP y el resto de vehículos;
- b) supondría atravesar y traspasar la línea de detención semafórica;
- c) supondría un riesgo para la seguridad vial de las personas que atraviesan peatonalmente el paso de peatones;
- d) podría suponer un riesgo para las personas ciclistas que llevaran a cabo tal movimiento, porque podrían verse sorprendidos por un vehículo que circula correctamente en el sentido de su marcha, autorizado por un semáforo en verde situado en una posición perpendicular a la del semáforo en rojo que la bicicleta ha sobrepasado;

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza ni de la **MAIN**.

29ª) Alegación: artículo 177 OMS.



Solicita modificar el artículo 177.1 h) para permitir a los vehículos VMP en todos los carriles limitados a 30km/h, y excepcionalmente se les permita también en el resto de carriles.

Contestación:

La obligatoriedad del uso de los Vehículos de Movilidad Personal únicamente por los carriles limitados a 30km/h, obedece una cuestión puramente de seguridad.

Los VMP son vehículos cuya única protección es el propio usuario, sin carrocería alguna, y cuya visibilidad en un entorno rodeado de vehículos a motor, es escaso y su fragilidad aumentaría de forma considerable.

Por tanto, y por motivos de seguridad para el usuario, y para el resto de vehículos a motor, **Se desestima** la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.**

30ª) Alegación: artículo 179 OMS. Uso de Actividades Económicas.

Solicita añadir que las empresas dedicadas al arrendamiento sin conductor de corta duración de bicicletas, ciclos, VMP, etc, tendrán que realizar reservas de plazas a ser posible de aparcamiento para instalar bases fijas.

Contestación:

Se desestima por entender que la redacción de la misma es suficientemente clara y concisa sobre dónde pueden aparcar los vehículos, y a lo largo del Anteproyecto ya se hace referencia a qué lugar son aptos para aparcar el resto de vehículos de movilidad personal.

31ª) Alegación: artículo 181 OMS. Restricciones Circulación.

Solicita se modifique el artículo prohibiendo la circulación de camiones vayan o no cargados, de más de 18 Tn dentro de la M-30 y de camiones de más de 12 Tn por el interior de las ZBEDEP Distrito Centro.

Contestación:

Se desestima, porque la propia ordenanza establece un acceso restringido en días y tonelaje de los camiones propuestos, por cuanto 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.

32ª) Alegación: artículo 1230 OMS. Requisitos acústicos de vehículos empleados en la gestión directa e indirecta de servicios municipales y en ejecución de prestaciones contratadas por el Ayuntamiento de Madrid.



Solicita se prohíba la circulación en horario nocturno a los vehículos que no cumplen los niveles sonoros establecidos.

Contestación:

Se desestima, porque la propia ordenanza ya contempla que en los nuevos pliegos de todo contrato a licitar deberán garantizar que:

1.^a Los niveles sonoros establecidos en función de la categoría del vehículo y la normativa de aplicación en su homologación. Actualmente establecidos en el Reglamento (UE) nº 540/2014, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril, sobre el nivel sonoro de los vehículos de motor y de los sistemas silenciadores de recambio, y por el que se modifica la Directiva 2007/46/CE y se deroga la Directiva 70/157/CE.

2.^a Los niveles de potencia acústica y las exigencias de marcado de emisión sonora. Actualmente fijados por el Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre y posteriores modificaciones impuestos para la maquinaria de uso al aire libre.

3.^a Los dispositivos acústicos de los vehículos destinados a servicios de urgencia deberán cumplir con las prescripciones establecidas en la ordenanza municipal en materia de contaminación de contaminación acústica. Actualmente el artículo 36 de la OPCAT.

33^a) Alegación: artículo 235.1.j) OMS.

Solicita suprimir la referencia a las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y los VMP de la propuesta de redacción de artículo 235.j) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

Volvemos a incurrir en el error de equiparar un medio no motorizado como las bicicletas a las motos o coches. Sin que pongamos en cuestión el apercibimiento por el incumplimiento de alguna de las normas, la inmovilización de una bicicleta es claramente excesiva. Y más si se trata de circulación de bicicletas en carriles bici.

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 235.1.j) de la OMS, en lugar de al artículo 235.j), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Es preciso señalar que la inmovilización es una medida provisional, no una sanción de tráfico.

Se estima parcialmente la alegación porque el artículo 104.1.c) in fine del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las bicicletas al establecer que:

“Artículo 104 de la LTSV. Inmovilización del vehículo.

1. Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas podrán proceder a la inmovilización del vehículo, como consecuencia de presuntas infracciones a lo dispuesto en esta ley, cuando:

c) El conductor o el pasajero no hagan uso del casco de protección o de los dispositivos de retención infantil, en los casos en que fuera obligatorio. Esta medida no se aplicará a los ciclistas”.

Por tanto, debe suprimirse la referencia a la inmovilización de bicicletas, no así de los VMP que no están sujetos a la excepción reconocida a las bicicletas y que estarían obligados al uso de casco en aquellos supuestos que se establezcan reglamentariamente en el RGC o en la OMS.

Por ello se estima la alegación en lo relativo a las bicicletas y se desestima respecto de los VMP, de forma que el artículo 235.1.j) de la OMS, propuesto por el Proyecto normativo, quedaría redactado en los siguientes términos:

“Apartado j) del artículo 235 de la OMS:

“j) Cuando quien conduzca y/o, en su caso, quien le acompañe en motocicletas, ciclomotores, vehículos especiales a que se refiere la legislación sobre tráfico y los VMP en los que así se requiera, circulen sin casco homologado o certificado, hasta que subsane la deficiencia.”

34ª) Alegación: artículo 237. OMS.

Son varias las modificaciones propuestas, por lo que se da puntual contestación a cada una de ellas.

Respecto a añadir al artículo 237.1 de la OMS una nueva letra r) con el siguiente tenor literal: “r) Cuando impida o dificulte el acceso de las bicicletas a una instalación de aparcabicis”.

Es obvio tener que asegurar el acceso a los aparcabicicletas si queremos asegurar cierta calidad en la movilidad ciclista.

Contestación:

El artículo 105.1.a) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) habilita la retirada y depósito del vehículo: “Siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público”.

Por su parte el artículo 105.1.h) de la LTSV habilita legalmente la retirada de vehículos “h) cuando obstaculicen, dificulten o supongan un peligro para la circulación”.

El estacionamiento de vehículos que impidan estacionar o sacar bicicletas y VMP de los anclajes instalados en las reservas municipales causa una grave perturbación a los vehículos que no pueden estacionar ni ser extraídos de los anclajes para su circulación en términos del artículo 105.1.a) de la LTSV, obstaculizando y dificultando asimismo la circulación en términos del artículo 105.1.h) de la LTSV.

Al objeto de garantizar el acceso efectivo de las bicicletas y VMP a las horquillas aparcabicicletas municipales situados en el espacio público municipal, es decir, de garantizar la eficacia de las reservas de estacionamiento, **se estima la alegación** y se procede, en aplicación de los apartados a) y h) del artículo 105.1 del del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos

a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, a introducir un nuevo apartado “r)” en el artículo 237.1 de la OMS, que quedaría redactado en los siguientes términos”:

“Artículo 237.1.

r) Cuando un vehículo obstaculice o impida el acceso o la salida de bicicletas y VMP a los anclajes municipales específicamente reservados para el estacionamiento de estos vehículos”.

Asimismo se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) para recoger dicho cambio y su fundamentación jurídica.

Respecto a los apartados b) y c) de la OMS, donde se solicita suprimir los apartados b) y c) de artículo 237.2 de la OMS.

Es un exceso hablar de daños o deterioro al patrimonio público el que haya alguna bici amarrada al mobiliario urbano e incluso a un árbol. Los actuales sistemas de amarre suelen estar recubiertos de una funda que protege el objeto en el que se amarra. Además, la ligereza y mínimo volumen de una bicicleta o monopatín, en comparación a una moto, hace que sea muy difícil producir ningún daño.

Contestación:

Los apartados b) y c) de artículo 237.2 concretan supuestos de retirada de vehículo de la vía pública cuando sean ancladas a elementos vivos y/o a mobiliario y bienes de titularidad pública, pero que impliquen su deterioro. La finalidad de dichos apartados es concretar el supuesto de artículo 105.1.a) del RDL 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial: “Siempre que deteriore algún patrimonio público”, en lo relativo a la protección de patrimonio municipal verde (arbolado u otros elementos vegetales) y de mobiliario urbano o de cualquier otra titularidad pública que pueda implicar el deterioro del patrimonio público”.

No es posible admitir que el estacionamiento de bicicleta se produzca en cualquier parte y, además, con un potencial daño para el patrimonio público, ya sea arbolado o ya sea mobiliario.

El artículo 237.2, incluyendo los apartados a) y b), se fundamenta en el artículo 105.1.a) de la LTSV y en el deber de defensa, protección y conservación de patrimonio de las Administraciones Públicas regulado en la legislación patrimonial de las Administraciones Públicas, por lo que su supresión planteada por la alegación resultaría contraria a Derecho.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 237.2) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

35ª) Alegación a la Disposición Transitoria Primera. Requisitos ambientales generados para la circulación de vehículos en Madrid ZBE.

Solicita se reduzca el plazo de circulación de los vehículos sin etiqueta por Madrid ZBE, reduciendo la fecha de 31 de diciembre de 2024 a 31 de marzo de 2023

Contestación:



La sustitución de los vehículos más contaminante conlleva un proceso que requiere al ciudadano un periodo de transición que le permita adecuarse a la normativa actual, por lo que se considera que son los plazos imprescindibles para la adaptación al cambio.

Además se están aprobando ayudas para el cambio de los vehículos más contaminantes, y estas estará vigentes en los próximos años, por lo que el plazo establecido es el adecuado.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

36ª) Alegación al Anexo VI. Definiciones.

Solicita sustituir la definición de “acera-bici” del Anexo IV de la OMS por la siguiente: “Plataforma ciclista a la misma cota y en continuidad con la acera”.

Aunque en la Ley de Tráfico, en el PDMCM de Madrid y en el Manual de Infraestructura ciclista habla de vía ciclista señalizada sobre acera, nos parece que la definición que da la Instrucción de Vías Pública de “*plataformas que discurren a la misma cota y en continuidad con la acera*” marca una mejor diferenciación con la acera y contribuye a la clarificación de uso.

Contestación:

Se desestima porque el Proyecto recoge la definición regulada en el punto 77 del “Anexo I. Conceptos básicos” del RDL 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

Solicita añadir a la definición de “Zona de prioridad peatonal”, del Anexo IV de la OMS, el siguiente contenido: “las bicicletas podrán circular por ellas en los dos sentidos, conservando en todo caso la prioridad peatonal”.

El propio PDMCM se refiere a las calles de prioridad peatonal (“Calle residencial” / S-28 o ZONA30)) aptas para autorizar la circulación de bicis y “a contracorriente”.

Contestación: Se desestima porque por motivos de seguridad vial, previamente expuestos, el Proyecto normativo suprime la posibilidad de circulación de bicicletas en zonas 30. La definición de la zona de prioridad peatonal no puede contravenir la regulación de la circulación de bicicletas contenida en los artículos 167 a 170 de la OMS.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

Solicita añadir a la definición de “Zona o calle residencial”: que todas las calles de plataforma única se considerarán “calle residencial” de prioridad peatonal. En las calles de plataforma única, la señal S-28 podrá usarse con carácter informativo pero no determina su carácter de calle residencial.

Contestación:



La configuración de plataforma única determina la aplicación de la regulación de límite de velocidad a 20 kms/hora, de conformidad con lo previsto en los artículos 50.1.a) del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y 17.2.a) de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Pero ello no implica su configuración automática como zona o calle residencial. En este sentido debe recordarse que el artículo 112.8 del Reglamento General de Circulación exige la señalización expresa mediante señal S-28 para ordenar la vía como calle residencial:

“Artículo 122 del RGC. Circulación por la calzada o el arcén.

8. La circulación en las calles residenciales debidamente señalizadas con la señal S-28 regulada en el artículo 159 se ajustará a lo dispuesto en dicha señal.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

Respecto al Libro IV se propone incluir en el Libro IV el aumentar las sanciones en casos de vulnerabilidad del viandante, según el tipo de vehículo y la zona donde se produce el incidente.

Contestación:

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN, pues no tiene sentido regularlo en esta ordenanza porque su objeto es el tráfico, la circulación y la seguridad vial.

37ª) Alegación a la Disposición Adicional.

Solicita se La Ficha nº12 de la Instrucción para el Diseño de la Vía Pública Impide la modificación de la vía pública para promover un reparto del espacio entre vehículos motorizados y movilidad sostenible.

En espacios reducidos, debe promoverse la ocupación de la vía pública por las personas, la movilidad activa y el transporte público, aunque implique la reducción del espacio destinado al aparcamiento y circulación de los vehículos motorizados privados.

Contestación:

Tal y como se ha expresado con anterioridad, la redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

- a) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.
- a) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad

en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

- b) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.
- c) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.
- d) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *“en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo”*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

“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:”.

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

a) *“1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad”*, conforme a la redacción del artículo 48.2.c). 1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

b) *“2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad,

de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

c) *“6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

d) *“7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

- a) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.
- b) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en

adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

“Artículo 40.2 de la LTSV. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

- e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.*

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

38ª) Alegación a la Disposición Transitoria.

Solicita se añada una nueva Disposición según la cual en el plazo de tres meses desde su aprobación se actualice un Plan Director de Movilidad Ciclista y un nuevo manual de diseño de carriles bicis.

Contestación:

La estrategia de Movilidad Ambiental Madrid 360, ya contempla el diseño de los carriles bicis, y no se considera que una disposición de carácter transitorio establezca esta obligatoriedad, máxima cuando ya está en marcha dicho plan.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES DE ALEGACIONES FUERA DE PLAZO nº 3

Dº./D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dª [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 29 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210721528 por el que Dª. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

El escrito no se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza por haberse presentado fuera del plazo de información pública.

Sin perjuicio de ello, y al objeto de ofrecer la más amplia y completa contestación a las alegaciones formuladas se da respuesta razonada al mismo.

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

1ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Plaza Elíptica" responde a la necesidad de 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 noviembre, de calidad del aire (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), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en 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, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

a) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

b) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

c) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

d) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

e) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

f) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

g) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

h) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

i) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*
- b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad*

posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

- d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- a) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- b) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;
- c) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero sí se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo MAIN inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta.** .



2ª) Alegación:

Que para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A".

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna** del Proyecto inicial de la ordenanza ni de la MAIN.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES FUERA DE PLAZO nº 4

D. [REDACTED]

Presidente

ASOCIACIÓN MUTUA MOTERA

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] de la ASOCIACIÓN MUTUA MOTERA al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 29 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210726447 por el que D. [REDACTED] de la ASOCIACIÓN MUTUA MOTERA formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, pese a haberse formulado el 29 de mayo, como consecuencia de la información facilitada en el portal web municipal.

Sin perjuicio de ello, y al objeto de ofrecer la más amplia y completa contestación a las alegaciones formuladas se da respuesta razonada al mismo.

1ª) Alegación. Artículo 23. Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro

Expone respecto al artículo 23, la modificación de su apartado 4, permitiendo el acceso a ZBEDEP y aparcamiento en zonas SER a las motocicletas y ciclomotores con etiqueta C.

Así mismo, solicita se permita en el apartado e) punto 8º, que las motos y ciclomotores sin clasificación ambiental o con etiqueta B puedan acceder a la ZBEDEP en horario de siete a veintitrés horas.

Contestación:

La motivación expuesta por la Asociación Mutua Motera está sustentada en la errónea equivalencia de las etiquetas de clasificación ambiental de las motos respecto de los coches. Es



posible que dicha asimilación no sea del todo correcta, pero el Ayuntamiento se debe ceñir a la normativa estatal, y así se hace respecto al etiquetado.

Esta categorización se origina en el Plan nacional de calidad del aire y protección de la atmósfera 2013-2016 (Plan Aire), en el que se afirma que tanto las partículas como el dióxido de nitrógeno tienen en el tráfico rodado la principal fuente de emisión en las grandes ciudades y propone la clasificación de los vehículos en función de los niveles de contaminación que emiten.

La clasificación del parque tiene como objetivo discriminar positivamente a los vehículos más respetuosos con el medio ambiente y ser un instrumento eficaz en políticas municipales, tanto restrictivas de tráfico por motivos medioambientales, como de promoción de nuevas tecnologías a través de beneficios fiscales o relativos a la movilidad y el medio ambiente.

El apartado “E” del anexo II del Reglamento General de Vehículos, aprobado mediante Real Decreto 282/199, de 23 de diciembre, regula la clasificación de todo vehículo matriculado en el Registro de Vehículos los vehículos según su potencial contaminante, en alguna de las siguientes categorías: CERO Emisiones, ECO, B, C y A, estableciendo que *“aquellos vehículos que circulando por las vías públicas no dispongan de matrícula española, se podrán clasificar conforme a idénticos parámetros, a efectos de adecuar su circulación a las previsiones normativas emanadas de la autoridad competente”*.

Por su parte, el apartado del Anexo XI del Reglamento General de Vehículos regula los distintivos ambientales como señales V-25 en los vehículos.

La clasificación de los vehículos está consignada en el registro nacional de vehículos de la DGT y a la misma podrán acceder en tiempo real los organismos con competencia en materia de movilidad, seguridad vial, tributaria o en medio ambiente. No es, por tanto, una competencia municipal.

De todas formas, la Dirección General de Tráfico está trabajando en la actualización de las categorías de clasificación ambiental de los vehículos según su potencial contaminantes y sus correspondientes etiquetas, y previsiblemente se anunció que estaría aprobado antes de la finalización del año.

Respecto a la entrada y salidas de motocicletas con menor etiquetado, no es posible, pues la anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de :

A) Dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de Madrid ZBE.

B) La aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad, mediante la creación de la ZBEDEP Distrito Centro.



C) Establecer el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

El Proyecto normativo propone crear una nueva ordenación permanente de tráfico orientada igualmente a proteger la salud de las personas y la mejora de la calidad del aire, bajo la forma de ZBEDEP con la denominación Distrito Centro, en la que se satisfacen las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en dicha Zona a los residentes. La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la disposición Transitoria Tercera y el Anexo Tercero.

Por todo ello, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenación ni de la MAIN.

2ª) Alegación. Artículo 24. Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica.

Expone respecto al artículo 24, la modificación de su apartado 3, letra b) para poder permitir el acceso a ZBEDEP y aparcamiento en zonas SER a las motocicletas y ciclomotores con etiqueta C.

Así mismo, solicita se permita en el apartado e) punto 8º, que las motos y ciclomotores sin clasificación ambiental o con etiqueta B puedan acceder a la ZBEDEP en horario de siete a veintitrés horas.

Contestación:

Nos remitimos a la argumentación expresada en la alegación anterior. Es decir, respecto a las restricciones de horario de entrada y salida en las zonas restringidas la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos 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, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360” presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en “Madrid 360”, la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica

(Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360” no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

“El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental “Madrid 360” la línea de subvenciones “1. Movilidad Sostenible” destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.

(...)

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.



3ª) Alegación. Artículo 48. Bicicletas, vehículos de movilidad personal, ciclomotores, motocicletas y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas.

Expone respecto al artículo 48 permitir la posibilidad del uso del motor no sólo para salvar el desnivel de la acera, si no también para aquellos casos que, una vez superado el nivel de la misma, el peso o volumen de la moto así lo requiera.

Así mismo, solicita que las motocicletas también puedan anclar al mobiliario urbano en las mismas condiciones que las bicicletas o VMP.

Contestación:

La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

- b) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.
- e) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.
- f) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.
- g) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.
- h) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

- 1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *“en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo”*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo

48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

“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:”.

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

f) *“1.º en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad”,* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

g) *“2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

h) *“6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

i) *“7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con

discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

- c) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.
- d) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

“Artículo 40.2 de la LTSV. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales

de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

5. En lo relativo a la posibilidad de circular en moto por la acera hasta llegar al lugar de estacionamiento debe señalarse que el artículo 48.2.d) de la OMS solo permite el uso de la fuerza del motor para salvar el desnivel de la acera, de conformidad con lo previsto en el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación y el artículo 138.2 de la OMS que prohíben expresamente la circulación de motos por las aceras.

El artículo 48.2.d) de la OMS no obliga a desmontar de la moto por el elevado peso de muchos de estos vehículos, al considerar la posición sentada sobre el asiento de la moto como la más adecuada para avanzar por la acera con la única fuerza de las piernas, dado que esa posición permite caminar con mayores condiciones de seguridad vial tanto para la persona que conduce la moto como para el resto de personas que transitan por la acera, debiendo en todo caso mantener la seguridad vial, la accesibilidad universal y la prioridad del tránsito peatonal

6. En lo relativo a la solicitud de que las motos puedan anclarse al mobiliario urbano en las mismas condiciones que las bicicletas o VMP debe señalarse que las motos pueden anclarse a los elementos específicos de las reservas para este tipo de vehículos, pero que no se considera oportuno que las motos puedan anclarse a otros elementos del mobiliario urbano por los siguientes motivos:

a) Las dificultades de acceso respecto al uso, mantenimiento y conservación del mobiliario urbano son mayores si se anclaran motos que bicicletas y VMP porque se trata de vehículos más voluminosos, pesados y que suponen peligros adicionales derivados de posibles caídas o quemaduras por contacto con las zonas del motor y tubo de escape.

b) No resulta necesario porque las motos disponen de sistemas avanzados de seguridad que no requieren de su anclaje.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN)** inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48 de la OMS expuesto en la presente contestación.

4ª) Alegación. Artículo 75. Disposiciones Técnicas.

Expone respecto al artículo 75 la ampliación de los horarios de estacionamiento en las plazas de motocicletas, ciclomotores VMP desde las 7 a 21 horas en días laborales, ampliando una hora antes y hora después, y los sábados de 7 a 15 horas.

Contestación:

El término municipal de Madrid dispone de más de 1,5 millones de coches, y el número de motos asciende a en torno de 250.000.



Es por tanto mucho mayor la demanda de estacionamiento de coches que del resto de vehículos, lo que exige ordenar y hacer compatible el uso de los espacios disponibles para estacionamiento en vía pública que tiene el término municipal de Madrid. Por ello se considere adecuado la compatibilidad de horarios existente en la actualidad, en el que se otorga un trato favorable a las motos porque se les permite el acceso la mayor parte del horario sujeto a restricción de acceso.

En lo relativo a las reservas de estacionamiento, aunque pueden existir particularidades de diversos horarios y usos entre las distintas categorías, dichas diferencias responden a las necesidades específicas de ordenación del estacionamiento de aquellos vehículos para los que se reserva el uso de dicho espacio, para adaptarse al uso que se le quiere dar, dependiendo de la zona en la que están ubicadas (zonas de oficinas, empresas, ocio...).

Además, caber resaltar la labor que el Ayuntamiento de Madrid está llevando a cabo para encauzar las demandas de movimientos circulatorios de vehículos, que debe completarse con el fomento de la utilización de otros medios de transporte individual alternativos al automóvil y al transporte público, como son los vehículos de dos ruedas que ofrecen ventajas indiscutibles al usuario como la economía, la rapidez en los desplazamientos y facilidad de aparcamiento.

Ante el espectacular aumento del número de motocicletas y ciclomotores, ha crecido la demanda de espacio para el estacionamiento de estos vehículos, principalmente en las zonas más céntricas de la ciudad.

En los últimos años se ha hecho un notable esfuerzo para crear plazas de aparcamiento, que estimulen la utilización de este tipo de vehículo por su beneficioso efecto sobre la circulación.

El Ayuntamiento de Madrid continúa con la instalación de nuevas reservas y la ampliación continua de muchas de las ya existentes. En concreto desde el mes de agosto de 2021 se han ido creando y ampliando el parque de aparcamientos de motos, y se va a pasar de las 11.516 plazas existentes en la actualidad a 25.000 nuevas plazas, en un periodo de dos años.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

5ª) Alegación. Artículo 143. Medidas de protección y protección.

Expone respecto al artículo 143 que se permita el uso de motocicletas y ciclomotores en los carriles-buses reservados para exclusiva circulación de autobuses del TPCURUG.

Así mismo, solicita que en dicho artículo se añada la obligatoriedad de la separación de los carriles de uso restringido sea visible especialmente para usuarios de las motocicletas y motocicletas.

Contestación:

La alegación hace referencia a la regulación de la circulación por los carriles reservados para el uso exclusivo de los vehículos del transporte público urbano de viajeros regular de uso general (TPURUG), regulada en el artículo 143.2.1º de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, que regula



la medida de promoción y protección física del TPCURUG consistente en el establecimiento de calzadas o carriles bus reservados para la circulación y parada de los autobuses del TPCURUG, quedando prohibido el tránsito por ellos de todo vehículo no expresamente autorizado en la señalización instalada.

El establecimiento de los carriles bus regulado en el artículo 143.2.1º) de la vigente OMS constituye una esencial medida de fomento del TPCRUG y de sostenibilidad medioambiental y energética urbana de la ciudad imprescindible para satisfacer las razones imperiosas de interés general de:

1º) Protección de medio ambiente urbano: el TPCRUG es una de las formas más sostenibles y eficaces de movilidad. Cuanto mayor es la velocidad de servicio mayor será la demanda de uso del TPCRUG y mayor será la reducción del número de vehículos privados que circulan por la ciudad. El esfuerzo del Ayuntamiento de Madrid en dotarse de flotas de autobuses ECO y CERO EMISIONES (eléctricos) supone una mejora relevante en materia de calidad de aire y del medio ambiente urbano.

2º) Protección de la salud pública, en la medida en que el uso del TPCRUG reduce las emisiones contaminantes de los vehículos privados.

3º) Protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos municipales de transporte.

4º) Política social de transporte: el TPCRUG supone un elemento integrador del territorio y de igualdad de los ciudadanos en la medida en que todos los ciudadanos de Madrid disponen de una parada de autobús de la EMT a 500 metros de su domicilio. Además el TPCRUG es la forma medioambiental, energética y económicamente más sostenible de transporte.

Autorizar con carácter general el uso de los carriles bus por las motos atentaría resultaría contraria a las razones imperiosas de interés general que motivan dicha regulación.

También, se desaconseja por razones de seguridad vial, ya que la visibilidad y volumen de los autobuses pueden ser un peligro para la integridad de los motoristas.

Se desestima la alegación porque el artículo 143.2 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo.

No pueden, en esta fase del procedimiento, introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

- c) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
- d) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública, por lo que los ciudadanos no han podido formular alegaciones sobre los mismos.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza, ni de la MAIN.**



6ª) Alegación. Artículo 165. Líneas de detención adelantada.

Expone respecto al artículo 165 tres modificaciones:

- La posibilidad de implantar carriles moto para para acceder a la línea de detención adelantada.
- Que cuando no sea posible crear dichos carriles, se permita el acceso en filtrados entre los coches y éstos deben facilitarlo.
- Un régimen de sanciones para los vehículos no autorizados que invadan el carril de acceso o que no faciliten el filtrado.

Contestación:

Por la propia configuración de las vías públicas, el incorporar un nuevo carril destinado a las motocicletas es desde un punto de vista técnico y de espacio público una posibilidad de difícil consecución.

Para poder acceder a dichas infraestructuras se requeriría disponer de varios carriles o condenar los existentes, lo que repercutiría en la movilidad del conjunto de vehículos, provocando mayores atascos y, por tanto, una mayor contaminación. Por lo que el resultado de la alegación resultaría contrario al espíritu de esta norma.

Respecto a la posibilidad de acceder a las líneas de detención adelantada haciendo un filtrado entre los vehículos o zigzag, es una competencia ajena a la municipal, ya que se trata de una cuestión regulado por la normativa estatal de tráfico establece que como el resto de automóviles, las motocicletas deben circular por su lugar correspondiente, haciéndose visibles en el centro de su carril. Avanzar entre vehículos sin la separación adecuada es arriesgado desde el punto de vista de la seguridad vial ya que resultan imprevisibles para el resto de los conductores.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES FUERA DE PLAZO nº 5

ASOCIACIÓN VECINAL DE SAN PASCUAL

D^a. [REDACTED]

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por D^a. [REDACTED] en representación de la ASOCIACIÓN VECINAL DE SAN PASCUAL, al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 29 de junio de 2021 tiene entrada en el registro de OAMR de la OAC del Distrito de Salamanca del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 2021/0721789 por el que D^a. [REDACTED] en representación de la ASOCIACIÓN VECINAL DE SAN PASCUAL formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, pese a haberse formulado el 29 de mayo, como consecuencia de la información facilitada en el portal web municipal.

El escrito se acompaña de tres hojas de firmas de ciudadanos, que hacen constar sus nombre y apellidos y DNI.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Las personas alegantes rechazan la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) en el Barrio de San Pascual, alegando que rechazan el afán recaudatorio de la medida.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Dentro de los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentra el barrio de San Pascual conforme a la propuesta

de modificación del artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS en los términos recogidos en el Proyecto normativo.

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

“Artículo 49.1 de la OMS. El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.

El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

“Artículo 7. de la LTSV. Competencias de los municipios.

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

“Artículo 39.4 de la LTSV. Normas generales.

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

“Artículo 40 de la LTSV. Prohibiciones.

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización”.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”.*

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que responde a la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

- a) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.
- b) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del 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 LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora en materia de calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

- c) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.
- d) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en el barrio de San Pascual:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

- g) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;
- h) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

- i) el efecto frontera provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;
- j) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;
- k) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;
- l) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes. Por tanto, la finalidad es ordenar el estacionamiento del espacio público municipal de estacionamiento para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

- h) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este



motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

- i) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.
- j) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.
- k) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.
- l) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.
- m) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.
- n) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio” alguno. En relación con la presunción manifestada en tal sentido por la alegación debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

2ª) Alegación:

El escrito solicita la implantación de una Zona de Aparcamiento vecinal (ZAV) en el barrio de San Pascual en los términos especificados en los artículos 56 y 57 de la Ordenanza vigente”.

Contestación:

Las Zonas de Aparcamiento Vecinal (ZAV), actualmente recogidas en los artículos 56 y 57 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, establecen unas medidas

de regulación del estacionamiento que ya se encuentran reflejadas y recogidas para las zonas del Servicio de Estacionamiento Regulado.

La creación de zonas ZAV en ámbitos donde existe una alta demanda de estacionamiento, al ser áreas afectadas por el “efecto frontera” del SER, no aportaría beneficios añadidos al establecimiento de la regulación por medio del SER en los mismos.

De la alegación se desprende que la ciudadanía solicita medidas eficaces de regulación de estacionamiento para facilitar el estacionamiento efectivo de los vehículos de las personas residentes en dichos barrios y zonas, por lo que no se cuestiona la necesidad de la regulación de estacionamiento sino de modelo. La alegación parece preferir la regulación de las ZAV frente al SER por la gratuidad del estacionamiento de los residentes en el primer modelo.

En este sentido es preciso tener en cuenta que la gratuidad del estacionamiento en las ZAV a los vecinos empadronados en las mismas supondría un agravio comparativo con los vecinos residentes en todas las zonas SER del resto de la ciudad, que si tienen que pagar una tasa y que, aunque reducida, limita y restringe el impacto que podría generar el posible uso indiscriminado de la obtención del distintivo de residente de forma gratuita, no consiguiéndose de esta manera un efecto positivo, ni a corto ni medio ni a largo plazo en cuanto a la mejora del estacionamiento para los propios vecinos en su zona, a diferencia de los efectos positivos para los residentes de los barrios incluidos en el AER del SER.

Además, el establecimiento de una normativa y unas medidas distintas en las ZAV a las ya establecidas para las zonas SER, en relación a la regulación del estacionamiento en superficie, en cuanto a horarios, tipos de zonas, límites, obtención de tiques, entre otras cuestiones, crearía confusión tanto a los residentes como a los usuarios y no potenciaría una rotación de vehículos eficiente y adecuada que fomentase una movilidad sostenible, ni en dichos ámbitos ni en el resto de la ciudad de Madrid.

Por todo lo anteriormente expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES FUERA DE PLAZO nº 6

CENTRO DE FORMACIÓN VIAL SAN POL S.L.

Contestación a las alegaciones formuladas por el CENTRO DE FORMACIÓN VIAL SAN POL S.L. al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 1 de julio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210735472 por el que el CENTRO DE FORMACIÓN VIAL SAN POL S.L.

El escrito no se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza por haberse presentado fuera del plazo de información pública.

Sin perjuicio de ello, y al objeto de ofrecer la más amplia y completa contestación a las alegaciones formuladas se da respuesta razonada al mismo.

El escrito expone que conforme al artículo 14 del Reglamento Regulador de las Escuelas Particulares de Conductores aprobado por el Real Decreto 1295/2003 de 17 de octubre, actualizado por Real Decreto 369/2010 de 26 de marzo, toda Escuela autorizada para impartir la enseñanza para la obtención de la licencia o del permiso de conducción de las clases AM, A1, A2, A, B, B+E, deberá acreditar la facultad de utilizar un terreno que permita realizar las prácticas de maniobras o destreza en circuito cerrado. Y de no contar con los terrenos a que se refiere el apartado anterior deberá disponer de autorización del municipio en que radique para realizar las prácticas en zonas urbanas idóneas.

Al ser una Escuela autorizada para impartir la formación para el permiso A se necesita acreditar ante la Jefatura Provincial de Tráfico una autorización en la que se designe localización de los terrenos de practicas son el fin de localizar la ubicación para las correspondientes inspecciones de los cursos que se realicen.

1ª) Alegación:

Solicita Autorización escrita para poder seguir realizando las prácticas de motocicletas de autoescuelas en la avenida de las Trece Rosas s/n y poder presentarla en la Jefatura Provincial de Tráfico de Madrid.



Contestación:

El escrito no formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

El escrito no se dirige a la Junta de Gobierno sino al Sr. Concejal del Distrito de Ciudad Lineal.

Se desestima porque la alegación no tiene por objeto propuesta alguna que requiera o suponga una modificación normativa de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sino que tiene por objeto la solicitud de la adopción, de actos o actuaciones administrativas por el órgano u órganos municipales competente.

Su alegación tiene por objeto la adopción de actos y actuaciones administrativas de gestión ordinaria vinculadas a las facultades de ordenación del espacio público y la circulación de vehículos, que no precisan de modificación normativa alguna.

Por todos los motivos expuestos, **su alegación no puede ser atendida.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

Sin perjuicio de ello, se da traslado de su escrito a la Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación y al Distrito de Ciudad Lineal a efectos de su tramitación oportuna en su respectivo ámbito competencial.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES FUERA DE PLAZO nº 7

D. [REDACTED]

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 29 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210726341 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, pese a haberse formulado el 29 de mayo, como consecuencia de la información facilitada en el portal web municipal.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Solicita que se incluya la calle de Dulce Chacón como zona SER para que sólo los residentes podamos estacionar los vehículos, ya que, la entrada en efecto del proyecto normativo para la ampliación de las zonas SER, ocasionaría que vehículos de otras zonas acudan a estacionar a dicha calle, dada su proximidad ante la nueva delimitación de las zonas de pago y no pago, generando así un perjuicio para los vecinos que residimos en esta calle.

Contestación:

La propuesta de regulación de los artículos 57, el anexo I y la disposición transitoria tercera de la OMS recogida en el Proyecto inicial se basa en los estudios técnicos incluidos en el expediente sometido a información pública, citados en la Memoria de análisis del impacto normativo.

La propuesta de extensión del Área de Estacionamiento Regulado (AER) a los barrios y zonas incorporados al anexo I en los términos previstos en la disposición transitoria primera se centra en la ampliación a aquellas zonas de la ciudad que sufren con mayor intensidad el denominado “efecto frontera” que ocasiona una grave situación de déficit de estacionamiento para los residentes de una manera general y sistemática.

En la actualidad, la zona indicada de la calle Dulce Chacón no cumple los requisitos establecidos en los estudios de ocupación/rotación sobre la valoración del estacionamiento en vía pública, en los que se ha priorizado aquellas zonas con mayor dificultad de estacionamiento y se detectan los ámbitos en los que los residentes sufren con gran intensidad el citado “efecto frontera” asociado a la proximidad con la actual zona de estacionamiento regulado del SER.

No obstante, en función de la evolución de la demanda de estacionamiento la calle Dulce Chacón y la zona próxima podría ser objeto de ampliación del AER en futuras modificaciones de la Ordenanza.

Asimismo, en relación a la solicitud de que el 100% de las plazas se reserven al uso residencial (plazas verdes) se le informa que el Proyecto normativo prevé modificar el artículo 54 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible en los siguientes términos:

“Artículo 54. Distribución de plazas.

1. En función de la tipología de los diferentes barrios y con objeto de adecuar la oferta y la demanda de plazas destinadas preferentemente a residentes, se establece que el porcentaje mínimo de plazas verdes será del setenta y cinco por ciento del total de plazas de estacionamiento regulado disponibles en cada barrio, salvo en el caso de que el número de plazas resultante de ese porcentaje exceda del número de autorizaciones de residente del barrio, en el que el número mínimo de plazas verdes será el equivalente al noventa por ciento del total de tales autorizaciones a 31 de enero de cada año.

2. En las ZBEDEP el porcentaje mínimo de plazas verdes no será inferior al ochenta por ciento del total de plazas de estacionamiento regulado disponibles en la respectiva Zona.”

Dicha regulación responde a la obligación legal de garantizar la rotación en las plazas de estacionamiento municipales, que solo podría graduarse por razones imperiosas de interés general que no concurren en la calle Dulce Chacón.

Por todo ello, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenación ni de la MAIN.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES FUERA DE PLAZO nº 2

D. [REDACTED]

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 29 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210726341 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, pese a haberse formulado el 29 de mayo, como consecuencia de la información facilitada en el portal web municipal.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Solicita que se incluya la calle de Dulce Chacón como zona SER para que sólo los residentes podamos estacionar los vehículos, ya que, la entrada en efecto del proyecto normativo para la ampliación de las zonas SER, ocasionaría que vehículos de otras zonas acudan a estacionar a dicha calle, dada su proximidad ante la nueva delimitación de las zonas de pago y no pago, generando así un perjuicio para los vecinos que residimos en esta calle.

Contestación:

La propuesta de regulación de los artículos 57, el anexo I y la disposición transitoria tercera de la OMS recogida en el Proyecto inicial se basa en los estudios técnicos incluidos en el expediente sometido a información pública, citados en la Memoria de análisis del impacto normativo.

La propuesta de extensión del Área de Estacionamiento Regulado (AER) a los barrios y zonas incorporados al anexo I en los términos previstos en la disposición transitoria primera se centra en la ampliación a aquellas zonas de la ciudad que sufren con mayor intensidad el denominado “efecto frontera” que ocasiona una grave situación de déficit de estacionamiento para los residentes de una manera general y sistemática.



En la actualidad, la zona indicada de la calle Dulce Chacón no cumple los requisitos establecidos en los estudios de ocupación/rotación sobre la valoración del estacionamiento en vía pública, en los que se ha priorizado aquellas zonas con mayor dificultad de estacionamiento y se detectan los ámbitos en los que los residentes sufren con gran intensidad el citado “efecto frontera” asociado a la proximidad con la actual zona de estacionamiento regulado del SER.

No obstante, en función de la evolución de la demanda de estacionamiento la calle Dulce Chacón y la zona próxima podría ser objeto de ampliación del AER en futuras modificaciones de la Ordenanza.

Asimismo, en relación a la solicitud de que el 100% de las plazas se reserven al uso residencial (plazas verdes) se le informa que el Proyecto normativo prevé modificar el artículo 54 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible en los siguientes términos:

“Artículo 54. Distribución de plazas.

1. En función de la tipología de los diferentes barrios y con objeto de adecuar la oferta y la demanda de plazas destinadas preferentemente a residentes, se establece que el porcentaje mínimo de plazas verdes será del setenta y cinco por ciento del total de plazas de estacionamiento regulado disponibles en cada barrio, salvo en el caso de que el número de plazas resultante de ese porcentaje exceda del número de autorizaciones de residente del barrio, en el que el número mínimo de plazas verdes será el equivalente al noventa por ciento del total de tales autorizaciones a 31 de enero de cada año.

2. En las ZBEDEP el porcentaje mínimo de plazas verdes no será inferior al ochenta por ciento del total de plazas de estacionamiento regulado disponibles en la respectiva Zona.”

Dicha regulación responde a la obligación legal de garantizar la rotación en las plazas de estacionamiento municipales, que solo podría graduarse por razones imperiosas de interés general que no concurren en la calle Dulce Chacón.

Por todo ello, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenación ni de la MAIN.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES FUERA DE PLAZO nº 8

D. [REDACTED]

FAMMA COCEMFE MADRID

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] en representación de FAMMA COCEMFE MADRID, al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 29 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 2021/724283 por el que D. [REDACTED] en representación FAMMA COCEMFE MADRID, formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, pese a haberse formulado el 29 de mayo, como consecuencia de la información facilitada en el portal web municipal.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación: Capítulo II

Expone la solicitud de que los vehículos de movilidad urbana en arrendamiento, tengan una distinción que permita su rápida identificación para ser sancionados de forma clara e inequívoca.

Contestación:

La competencia en materia de regulación de los requisitos técnicos, permisos de circulación y, en su caso, obligación de matriculación es estatal conforme a lo previsto en los artículos 4 y 5 de la LTSV. Dentro de dicha competencia se incluye la de los requisitos técnicos de los vehículos de movilidad personal (en adelante VMP).

De hecho, el pasado 2 de enero de 2021 entró en vigor el Real Decreto 970/2020 de 10 de noviembre que ha modificado el Reglamento General de Circulación y el Reglamento General de Vehículos en materia de medidas urbanas de tráfico, siendo uno de los aspectos más destacados, una primera regulación de los vehículos de movilidad personal a los efectos de la

categorización técnica de los mismos y su diferenciación respecto a ciclos de motor, ciclomotores y motocicletas.

Los citados vehículos quedan exceptuados de obtener la autorización administrativa para circular, si bien requieren de un certificado de circulación que garantice el cumplimiento de los requisitos técnicos exigibles por la normativa nacional e internacional recogidos en su manual de características, así como su identificación.

Los VPM deberán obtener dicho certificado y la solicitud de este será realizada por los fabricantes, importadores o sus representantes respectivos en España.

La obligación de disponer de certificado para la circulación y su identificación, conforme a lo establecido en el Manual de características de los vehículos de movilidad personal, se aplicará a los 24 meses de la publicación del manual de características de los vehículos de movilidad personal en el Boletín Oficial del Estado.

El manual de características de los VPM será elaborado por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico y aprobado mediante resolución de su titular, en el que se establecerá los requisitos técnicos que los vehículos de movilidad personal deben cumplir para su puesta en circulación, la clasificación de estos, los procesos de ensayo para su certificación y los mecanismos que se emplearán para su fácil identificación.

Respecto a su identificación, todos ellos disponen de placa que identifica a cada uno ellos, pero debido en muchos de los casos a su escasa estructura no es posible la mayoría de las veces darles una mayor visibilidad a la identificación.

Por otro lado, el Proyecto de modificación de la OMS recoge la obligación de identificación de estos vehículos, si bien dicha identificación no resulta tan accesible y visible a distancia como son las matrículas de los automóviles.

De este modo, los apartados e) y f) del artículo 192.1.e) de la OMS, en la redacción propuesta por la OMS, establecen la obligación de identificar las bicicletas y los VPM destinados a su arrendamiento en el espacio público sin base fija:

“Artículo 192.1

1. Por las razones imperiosa de interés general de seguridad de las personas, de seguridad vial, de salud pública, de protección de los derechos, de protección de la seguridad y la salud tanto de las personas usuarias del servicio como de las personas trabajadoras que presten dicho servicio, en atención al aprovechamiento especial del dominio público local que llevan a cabo en el ejercicio de su actividad económica, las bicicletas y los vehículos de movilidad personal de titularidad privada destinados a su arrendamiento en el espacio público municipal, deberán cumplir en todo momento los siguientes requisitos y obligaciones para su circulación y estacionamiento en vías y espacios públicos municipales:

e) El aspecto exterior y sus elementos asegurarán la identificación del nombre o denominación comercial de la persona física o jurídica titular responsable del vehículo y de que están destinadas a su arrendamiento.



f) Cada bicicleta deberá contar con dos elementos de identificación: el acreditativo de su obligada inscripción en el registro indicado en el artículo 173 así como el número de serie de fabricación o de la persona física o jurídica titular que identifique la concreta unidad, que será igualmente exigible en el caso de los vehículos de movilidad personal”.

Por todos los motivos expuestos, **se estima la alegación en los términos expresamente recogidos en los apartados e) y f) del artículo 192.1 de la OMS .**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo

2ª) Alegación: Artículo 114.

Expone la solicitud de que dentro de la reserva de 1 de cada 40 plazas para personas con movilidad reducida se excluya de las mismas las plazas privativas.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 114 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

- e) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
- f) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza ni de la MAIN.

3ª) Alegación: Artículo 33. Obras en vía Pública

Expone la solicitud de regular que en los momentos que se desarrollen obras en vía pública, se deben habilitar plazas de estacionamiento en el lugar más cercano.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 33 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

- a) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.



- b) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

No obstante, se recuerda que el artículo 33.a) de la vigente OMS establece que:

“Con carácter general, las ocupaciones se autorizarán en zonas de estacionamiento permitido. Cuando no sea posible, se podrán autorizar en carril de circulación, siempre que queden garantizados la fluidez de la circulación, la seguridad del tráfico rodado y peatonal y el mantenimiento de las condiciones de acceso y uso de las reservas de estacionamiento para personas con movilidad reducida, mediante el empleo de la señalización provisional de obra, tanto diurna como nocturna y, solo excepcionalmente y previa justificación de la inexistencia de otras alternativas menos lesivas, podrán autorizarse en zonas peatonales o con afección al carril bus”.

Pese a que no siempre es posible garantizar una alternativa o reubicación de las reservas PMR por las limitaciones materiales y fácticas del espacio público en una ciudad con siglos de historia, cuyas vías públicas son fruto de la evolución histórica, urbanística y social, la práctica de la actuación administrativa municipal es la de imponer, entre las condiciones de la autorización de la ocupación, la obligación de reubicación de la reserva PMR o la articulación de una alternativa mientras se produzca la afección a una reserva PMR.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo

4ª) Alegación: Artículos 21, 22 y 23 sobre Accesos a Zonas de Baja Emisiones.

Expone la solicitud la normativa no deja claro los registros donde darse de alta, y que debería quedar claro para no regenerar desconocimiento en la ciudadanía. Propone que se debe dar adecuada publicidad para no generar desconocimiento en la ciudadanía.

Contestación:

Dado que la tarjeta de estacionamiento de personas con movilidad reducida no está vinculada a la matrícula de un vehículo concreto, sino que permite su uso en aquel vehículo que se emplee en su conducción o transporte por la persona titular de dicha tarjeta, por lo que el Ayuntamiento de Madrid no tiene conocimiento de qué vehículo empela la persona con movilidad reducida para su desplazamiento o transporte, las gestiones de alta en los sistemas de gestión de Madrid Zona de Bajas Emisiones y de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica constituyen la única forma de garantizar los derechos de las personas con movilidad reducida.

La regulación de los anexos II, III y IV detalla el sistema de gestión de las distintas zonas de bajas emisiones: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El sistema de gestión de cada respectiva ZBE (Madrid ZBE y las ZBEDEP) permite su acceso y gestión de forma telemática, fácil y accesible por los ciudadanos, incluyendo las personas con movilidad reducida.



Al ser una gestión común y transversal a toda normativa, los trámites electrónicos o de gestión a realizar en su comunicación con el Ayuntamiento de Madrid no se considera apropiado establecerlo en la normativa municipal de tráfico, entendiéndose que la regulación contenida en el Proyecto normativo es clara respecto a los requisitos exigidos.

Toda solicitud o petición o inscripción puede ser presentada a través del registro electrónico municipal o a través de los medios electrónicos que habilite el Ayuntamiento de Madrid, en la que conste la persona residente, le excepción alegada para el acceso, el vehículo, etc.

El Ayuntamiento de Madrid dispone de una amplia experiencia en la gestión de la Administración electrónica en el marco del compromiso de su continua mejora para la satisfacción de las necesidades de los ciudadanos

Las gestiones en el Ayuntamiento de Madrid pueden realizarse de manera telemática sin que se exija la presencia del interesado.

En lo referente a la publicidad oportuna se informa que el Ayuntamiento de Madrid tiene previsto llevar a cabo las campañas de información a la ciudadanía necesarias.

Por todo lo anterior, esta alegación **no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN

5ª) Alegación: Artículos 21, 22 y 23 sobre limitaciones de Accesos a Zonas de Baja Emisiones.

[Expone la solicitud de no aplicación de la limitación de accesos a las Zonas de Bajas Emisiones de las personas de movilidad reducida más allá de 31 de diciembre de 2024.](#)

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de 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 LRRL 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 noviembre, de calidad del aire (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), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a

razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- e) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*
- f) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- g) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*

- h) *crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar “medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad”. Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre,

por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *“tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida”*.

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

- a) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;
- b) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *“vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículos 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;
- c) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *“vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones*

para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

- d) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;
- e) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar un trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empleados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de

Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

- a) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;
- b) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

“a) 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 exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”.

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

“e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los



vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH.”

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6ª) Alegación: Artículo 243.3. Sanciones a VMP.

Expone que dicho artículo deberá clarificar en qué casos se hace responsable la empresa titular de las VMP e incluir que se podrá solicitar la identificación del usuario para proceder a la sanción, y en caso de no poder identificarlo hacerlo a la empresa.

Contestación:

El punto tercero del citado artículo 243 de la OMS en su redacción propuesta por el Proyecto normativo especifica de forma clara que las empresas de arrendamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, VMP y las dedicadas a actividades de ocio, turísticas o comerciales que utilicen para el desarrollo de su actividad tales vehículos serán responsables de las infracciones cometidas contra los preceptos de esta ordenanza, salvo que el hecho infractor sea de carácter personalísimo, en cuyo caso lo será la persona usuaria o conductora del vehículo de que se trate.

Se recuerda asimismo que el artículo 11.1.a) de la LTSV obliga al titular de un vehículo a facilitar a la Administración la identificación del conductor del vehículo en el momento de cometerse una infracción. Si el titular fuese una empresa de alquiler de vehículos sin conductor, la copia de la autorización administrativa podrá sustituirse por la copia del contrato de arrendamiento.

Por todo lo expuesto **se estima parcialmente** la alegación en la medida en que la LTSV obliga a la empresa arrendadora de los VMP a identificar al conductor en el momento de la infracción. Dicha obligación legal se establece respecto de la Administración sancionadora en materia de tráfico así como, lógicamente, respecto las autoridades judiciales que lo requieran, no de los particulares.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

7ª) Alegación: Artículo 228. Multas Coercitivas.

Expone que cuando se notifique y no se devuelva se notificará cada 15 días, y se debería especificar que por cada notificación la sanción se viese incrementada o tendrá un recargo proporcional a la tardanza.

Contestación:

La literalidad del articulado deja de forma clara el importe de la sanción coercitiva, ya que en su apartado segundo establece que cuantía de las multas coercitivas será de trescientos euros.



En lo que respecta a la aplicación de las multas coercitivas se trata de una materia legalmente regulada en los artículos 100.1.c) y 103 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y de artículo 52 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid.

La multa coercitiva es independiente de las sanciones que puedan imponerse con tal carácter y compatible con ellas

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES FUERA DE PLAZO Nº 9

ASOCIACION CULTURAL EL RASTRO PUNTO ES.

D^a. [REDACTED]

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por D^a [REDACTED]
[REDACTED] ASOCIACIÓN CULTURAL EL RASTRO PUNTO ES, al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 29 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210725393 por el que D^a [REDACTED] en representación de la ASOCIACIÓN CULTURAL EL RASTRO PUNTO ES formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública comprendido entre el 30 de mayo y el 29 de junio de 2021, ambos inclusive.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1º) - En relación con las alegaciones números:

- 1 – solicitan la modificación del art. 22.2 i)
- 3 – solicitan la modificación del art. 23.3 d) 3ª
- 5 – solicitan la modificación del art. 24.3 c) 2ª
- 8 – solicitan la modificación de la Disposición Transitoria Tercera punto 5.)
- 10 – solicitan la modificación del punto 3 del Título del Anexo III primero
- 11 – solicitan la modificación del punto 3 c) del Anexo III primero
- 13 – solicitan la modificación del punto 3. A) 2º
- 18 – solicitan la modificación del punto 3) a) 2º del Anexo IV

En todas las modificaciones solicitadas la Asociación expone que no se ha hecho especial referencia a los comerciantes ambulantes de los mercadillos municipales, en general, y, en particular a los que desarrollan su actividad en la ZBE como es el Rastro de Madrid ignorando su



actividad económica, comercial e industrial por lo que solicitan que, en los artículos señalados, además de las referencia que se mencionan a personas residentes, actividades económicas domiciliadas o locales u oficinas se añada, de manera expresa la expresión **los que se desarrollen en los mercadillos municipales ubicados en dicha zona**".

Contestación:

Se considera oportuno atender a las alegaciones formuladas por la Asociación Cultural dado el carácter histórico, cultural y turístico del Rastro de Madrid y del resto de mercadillos existentes en los Distritos por su especial vínculo con la ciudadanía, además de ser una actividad desarrollada al aire libre, con carácter periódico y sometido a licencia y control municipal.

Por ello, se considera oportuno añadir a los artículos señalados la expresión: así como las que se desarrollen en el Rastro de Madrid o el resto de los mercadillos municipales ubicados en los restantes Distritos Municipal que estén regulados por licencia municipal".

Se estima la alegación y se propone que se modifique el texto normativo en esos términos

2º) En relación con las alegaciones números:

- 2 – solicitan la modificación del art. 23.3 d) 3ª
- 4 – solicitan la modificación del art. 24.3 c) 2ª
- 7 – solicitan la modificación de la Disposición Transitoria Tercera punto 5 c)
- 9 – Anexo II Primero
- 15 – Anexo III Primero
- 16 – Anexo IV
- 20 – Anexo IV apartado 3 b)

En todas las modificaciones indicadas se solicita que donde dice "los vehículos turismos", se añada "vehículos mixtos o industriales".

Contestación:

El artículo 23 e) de la ordenanza, establece el permiso de acceso y circulación por la ZBEDEP Distrito Centro a una serie de vehículos, en función de la razón de acceso o circulación por la zona o la actividad a realizar y su clasificación ambiental según su potencial contaminante, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera.

Entre ellos se encuentran los vehículos que dispongan de autorización del colectivo cualificado de titulares de vehículos comerciales e industriales del SER.

En relación con los colectivos cualificados, y en concreto los titulares de vehículos comerciales e industriales, pueden formar parte de ellos, las personas físicas y jurídicas que ejercen una actividad y que precisa para su desarrollo un régimen específico de estacionamiento y que reúnan una serie de requisitos. Es decir, la razón de acceso y estacionamiento de los vehículos de este colectivo es debido a la actividad que desarrollan.

Se les exceptúa por desarrollar una actividad que se considera lo suficientemente importante como para que puedan circular por el Centro de Madrid, sujetos a una serie de condiciones horarias y administrativas por su potencial contaminante.



Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

3º) Alegación 9-6:

Solicitan la modificación del art. 35.5 n) en el sentido de incluir la expresión “vehículos turismos” donde dice “los vehículos de residentes”.

El Artículo 35 recoge:

“Artículo 35. Medidas extraordinarias de tráfico durante episodios de contaminación atmosférica para proteger la salud humana y el medio ambiente.

En el apartado 5, n) indica:

5. La Junta de Gobierno u órgano en que delegue podrá excepcionar de la aplicación de las medidas de restricción del tráfico o de la prohibición del estacionamiento o, en su caso, de ambas conjuntamente, a los siguientes vehículos:

n) Los vehículos de residentes y los comerciales e industriales que cuenten con la correspondiente autorización de estacionamiento del SER, así como los de los autorizados para estacionar en sus reservas específicas.

Contestación:

No procede la inclusión del término turismos ya que puede ser interpretado con carácter general por la población a la que está dirigida la Ordenanza toda vez que mencionado artículo 35 establece medidas excepcionales de restricción por cuestiones medioambientales que han de ser elevadas a la aprobación de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid.

Por ello, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

4º) En relación con las alegaciones números:

Alegaciones números:

- 12 - solicitan la modificación del Anexo III Primero
- 14 – solicitan la modificación del Anexo III Primero último párrafo apartado 3 a) 3º
- 17 – solicitan la modificación del Anexo IV, apartado 3 a) 1º
- 19 – solicitan la modificación del Anexo IV, apartado 3 a) 3

Con carácter general solicitan que donde se indica:

“el número de inscripción en el Censo de Locales del Ayuntamiento de Madrid o el justificante de haber solicitado dicha inscripción”

Se incluya lo siguiente:

“o la autorización municipal del Ayuntamiento de Madrid o su solicitud para el ejercicio del comercio ambulante en el mercadillo ubicado en la ZBEEP”.

“o autorizaciones municipales para la venta en los mercadillos de la ciudad de Madrid”.



Contestación:

Se considera oportuno atender a las alegaciones formuladas toda vez que, con la inclusión expresa en el texto de la Ordenanza se refuerza el carácter de autorización municipal que regula los mercadillos de la Ciudad en contraste con cualquier otro tipo de venta ambulante o puestos improvisados en la vía pública.

Se estima la alegación y se propone que se modifique el texto normativo en esos términos



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES FUERA DE PLAZO nº 10

D./D^a [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 29 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de registro REGAGE21e00011696571 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

El escrito no se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza por haberse presentado fuera del plazo de información pública.

Sin perjuicio de ello, y al objeto de ofrecer la más amplia y completa contestación a las alegaciones formuladas se da respuesta razonada al mismo.

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de 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 noviembre, de calidad del aire (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), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- i) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*
- j) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- k) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*
- l) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, ***y a la normativa estatal de carácter básico***, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora ***de la calidad del aire***.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del ***dióxido de nitrógeno***, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas



el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- d) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- e) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones”, en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.



Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos “A” de la ordenación permanente de tráfico de “Madrid ZBE” establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.



El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de 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 noviembre, de calidad del aire (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), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- a) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en

episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- b) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en 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, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de

la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

- j) *Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
- k) *Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
- l) *Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
- m) *Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
- n) *Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
- o) *Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*
- p) *Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*
- q) *Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*
- r) *Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.*

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- m) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*
- n) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- o) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*
- p) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.



Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO₂) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en



atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO₂ totales del municipio):

- a) clasificación ambiental A: 0,705;
- b) clasificación ambiental: 0,453;
- c) clasificación ambiental C: 0,098;
- d) clasificación ambiental ECO: 0,015;
- e) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental “A” emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*, tal y como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de



complemento a las medidas restrictivas contempladas en “Madrid ZBE” Y las “ZBEDEP” Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000



El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.



El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 02 (Familiar) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

3ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de 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 noviembre, de calidad del aire (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), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

- 1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.
- 2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.
- 3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- q) *dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*
- r) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- s) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*
- t) *crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*



2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- f) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- g) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;



Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

- a) “*tener por objeto un uso familiar*” es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;
- b) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;
- c) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;
- d) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de “Madrid ZBE”, desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.