

MEMORIA DE ANÁLISIS DEL IMPACTO NORMATIVO DE LA ORDENANZA POR LA QUE SE MODIFICA LA ORDENANZA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, DE 5 DE OCTUBRE DE 2018.

19 de agosto de 2021

ESTRUCTURA DE LA MEMORIA INICIAL DE ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO DE LA ORDENANZA POR LA QUE SE MODIFICA LA ORDENANZA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE 5 DE OCTUBRE DE 2018

1. Resumen ejecutivo.

2. Oportunidad de la propuesta.

2.1. Problemas que se pretenden resolver y situaciones que se prevén mejorar.

2.2. Alternativas para afrontar la situación.

2.3. Motivos de interés general que justifican la aprobación.

2.4. Objetivos perseguidos.

3. Contenido de la propuesta normativa.

3.1. Estructura de la propuesta normativa.

3.2. Resumen de los principales aspectos y medidas más importantes.

3.3. Aspectos más novedosos.

4. Análisis jurídico.

4.1. Desarrollo de normas.

4.2. Relación con otras ordenanzas municipales.

4.3. Derogaciones.

4.4. Afectación de acuerdos o decretos actualmente aplicables.

4.5. Aprobación de directrices, instrucciones o planes de actuación.

5. Tramitación.



6. Análisis de impactos.

6.1. Impacto competencial.

6.2. Impacto organizativo.

6.3. Impacto presupuestario.

6.4. Impacto económico.

6.5. Impacto de género.

6.6. Simplificación de procedimientos.

6.7 Otros impactos.

Impacto sobre la salud pública.

Impacto medioambiental en materia de calidad del aire.

Impacto medioambiental en materia de contaminación acústica.

Impacto sobre la movilidad.

7. Evaluación

7.1. De los objetivos de la propuesta

7.2. De los impactos

En cumplimiento de las Directrices aprobadas por Acuerdo de Junta de Gobierno de 3 de mayo de 2018, se elabora la presente Memoria de análisis de impacto normativo de la ordenanza de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, siguiendo los criterios introducidos en la Guía Metodológica aprobada por Acuerdo de Junta de Gobierno de 14 de mayo de 2020.

Información de Firmantes del Documento



1. Resumen ejecutivo.

DATOS GENERALES			
Órgano proponente	Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad.	Fecha: 19/08/2021	
Tipo de disposición	Ordenanza		<input checked="" type="checkbox"/>
	Reglamento		<input type="checkbox"/>
	Reglamento Orgánico		<input type="checkbox"/>
	Estatuto de Organismo Público		<input type="checkbox"/>
Título de la disposición	Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018.		
Tipo de Memoria	Normal <input checked="" type="checkbox"/>	Abreviada <input type="checkbox"/>	
1. OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA			



Información de Firmantes del Documento



Situación que se regula

- a) 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, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la normativa comunitaria y estatal;
- b) proteger el derecho a la vida y el derecho a la salud mediante la mejora de la seguridad vial en las vías urbanas, con especial atención a las aceras y de los colectivos especialmente protegidos por el artículo 10 de la OMS;
- c) 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 cinco de los diecisiete “objetivos de desarrollo sostenible” de la “Agenda 2020 de Desarrollo Sostenible”, aprobada por la Asamblea General de Las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático
- d) reforzar la eficacia de la garantía de los derechos de las personas con movilidad reducida;
- e) adaptar la normativa municipal a los cambios normativos operados por la normativa comunitaria y estatal en materia de circulación, vehículos y conductores,
- f) coordinar el contenido de la OMS con la Ordenanza de Protección contra la Contaminación Acústica y Térmica (OPCAT) y con la reciente aprobación de la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (OCAS);
- g) y, por último, la necesidad de dar respuesta a los cambios provocados por la continua evolución social, económica, medioambiental, cultural, técnica y tecnológica en el ámbito de la movilidad.



Información de Firmantes del Documento





Objetivos que se persiguen	<ul style="list-style-type: none">• Mejora de la calidad del aire que permite promover y proteger la salud pública. Para ello, se evaluará la evolución de presencia de gases y partículas contaminantes derivados de la combustión.• Mejora de la seguridad vial.• Eficiencia en la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida (PMR).• Impulso de transformación urbana en una ciudad más sostenible desde el punto de vista medioambiental y energético, actuando en aquellas zonas en las que sea necesario con el fin de facilitar el desarrollo social, económico y territorialmente equilibrado.
Principales alternativas consideradas	A) Alternativas no normativas: La consecución de los objetivos y la solución a las necesidades requiere un desarrollo normativo, por lo que las alternativas no normativas resultan insuficientes. Se impone una alternativa normativa por establecer derechos y obligaciones y adaptar necesariamente su contenido a normativa superior.
	B) Alternativas normativas: La afección a la esfera jurídica de los ciudadanos exige la regulación mediante ordenanza municipal. La necesaria adaptación a la normativa comunitaria y estatal básica en materia de tráfico, circulación y seguridad vial imponen una alternativa normativa. <ol style="list-style-type: none">1. Mantener la redacción vigente de la OMS de 5 de octubre de 2018. Se desestima porque supondría mantener una norma no actualizada.2. Realizar una modificación parcial de aquellos contenidos de la vigente OMS que resulten necesarios para satisfacer los objetivos y responder a las necesidades de la movilidad urbana.3. Elaborar una nueva ordenanza. Se descarta por la necesaria continuidad de las normas y el carácter parcial de los contenidos a modificar. Las modificaciones necesarias no afectan a la integridad de la OMS.
	Se opta por la alternativa normativa de modificación parcial de la OMS para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano y dar respuesta a los retos presentes y futuros de la movilidad urbana.
	2. CONTENIDO

Información de Firmantes del Documento





Estructura de la propuesta	<p>A. PREÁMBULO</p> <p>B. PARTE DISPOSITIVA</p> <ul style="list-style-type: none">- Artículo único. <p>C. PARTE FINAL</p> <ul style="list-style-type: none">- Disposiciones adicional primera.- Disposiciones adicional segunda.- Disposiciones transitoria primera.- Disposiciones transitoria segunda.- Disposición derogatoria única.- Disposiciones final primera.- Disposiciones final segunda.- Disposiciones final tercera.
3. ANÁLISIS JURÍDICO	
Normas, Decretos y Acuerdos afectados	1. Modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 (BOCM de 23 de octubre).
	2. Se coordina con la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 30 de marzo de 2021 (BOCM nº 90 de 16 de abril).
	3. Introduce mecanismos para el cumplimiento de la Ordenanza de Protección contra la Contaminación Acústica y Térmica, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 25 de febrero de 2011 (BOCM de 14 de marzo, corrección de errores de 6 de abril).
	4. Implica la modificación de la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 9 de octubre de 2001.
	5. Implica la modificación de la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público local, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 9 de octubre de 2001.
	6. Implica la modificación de la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Retirada de Vehículos de la vía pública, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 9 de octubre de 2001.

Información de Firmantes del Documento



	7. Implica la Modificación de la Ordenanza Fiscal Reguladora de Tasas por Servicios y Actividades Relacionadas con el Medio Ambiente, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 9 de octubre de 2001.
4. TRAMITACIÓN	
Inclusión de la Propuesta en el Plan Anual Normativo	SI X NO <input type="checkbox"/> Plan Normativo Anual del Ayuntamiento de Madrid para el año 2021, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de 3 de diciembre de 2020 (BOAM de 9 de diciembre).
Consulta Pública Previa	SI X NO <input type="checkbox"/> Fecha de la consulta: celebrada por plazo de un mes del 23 de diciembre de 2019 al 21 de enero de 2020, aprobada mediante Acuerdo de 19 de diciembre de 2019 (BOAM de 23 de diciembre).
Informes recabados preceptivos	1. Dirección General de Transparencia y Calidad, informe preceptivo relativo a la protección de datos de carácter personal conforme a lo previsto en el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de abril de 2016 relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE, en relación con el apartado 9º.1.5.r) del Acuerdo de la Junta de Gobierno de 27 de junio de 2019, de organización y competencias del Área de Gobierno de Vicealcaldía. Emitido con fecha 23 de marzo de 2021. 2. Dirección General de Costes y Gestión de Personal, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 12º.1.1.d) del Acuerdo de 27 de junio de 2019, de organización y competencias del Área de Gobierno de Hacienda y Personal. Emitido con fecha 12 de abril de 2021. 3. Agencia Tributaria Madrid, de acuerdo con el artículo 31.3 de las Bases de Ejecución del Presupuesto General del Ayuntamiento de Madrid para 2021. Emitido con fecha de 22 de marzo de 2021.



Información de Firmantes del Documento



VIRGINIA TORRES LIROLA - SUBDIRECTORA GENERAL DE AGENTES DE MOVILIDAD
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO
URL de Verificación: https://intranet.munimadrid.es:8090/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCove.do

Fecha Firma: 19/08/2021 15:34:52
Fecha Firma: 19/08/2021 17:35:11
CSV : 17PEQ23016DDBN2G





	<p>4. Dirección General de Presupuestos, de acuerdo con lo previsto en el artículo 31.1 de las Bases de Ejecución del Presupuesto General del Ayuntamiento de Madrid para 2021. Emitido con fecha 22 de abril de 2021. En fecha 24 de mayo de 2021 se emite informe complementario.</p>
	<p>5. Intervención General, conforme a lo señalado en el artículo 7 de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera, para valorar las repercusiones y efectos económicos del anteproyecto y sobre si el mismo se supedita al cumplimiento de las exigencias de los principios de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera. Emitido con fecha 11 de marzo de 2021.</p>
	<p>6. Dirección General de Organización y Régimen Jurídico, en virtud de lo establecido en el apartado 7º1.1.e).7 y 1.3.e) del Acuerdo de 5 de septiembre de 2019 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, de organización y competencias de la Coordinación General de la Alcaldía. Emitido con fecha 17 de mayo de 2021.</p>
	<p>7. Dirección General de Sostenibilidad y Cambio Climático de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Sostenibilidad de la Comunidad de Madrid, en virtud de lo establecido en el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética. Emitido en fecha 26 de mayo de 2021.</p>
	<p>8. Asesoría Jurídica, en virtud de lo dispuesto en el artículo 57.1.a) del Reglamento Orgánico del Gobierno y Administración del Ayuntamiento de Madrid, en relación con el apartado 6º.5.1.a) del Acuerdo de 5 de septiembre de 2019 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, de organización y competencias de la Alcaldía. Emitido con fecha 27 de mayo de 2021.</p>
Fecha prevista inclusión orden del día Comisión Preparatoria	
Fecha prevista inclusión orden del día Junta Gobierno	27 de mayo de 2021

Información de Firmantes del Documento



VIRGINIA TORRES LIROLA - SUBDIRECTORA GENERAL DE AGENTES DE MOVILIDAD
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO
URL de Verificación: https://intranet.munimadrid.es:8090/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCove.do

Fecha Firma: 19/08/2021 15:34:52
Fecha Firma: 19/08/2021 17:35:11
CSV : 17PEQ23016DDBN2G



Fecha prevista para el trámite de alegaciones	29 mayo a 28 junio 2021
Fecha prevista aprobación definitiva por la Junta de Gobierno	20 de agosto de 2021
Fechas previstas para la tramitación en el Pleno	Agosto de 2021
5. ANÁLISIS DE IMPACTOS	



Información de Firmantes del Documento



VIRGINIA TORRES LIROLA - SUBDIRECTORA GENERAL DE AGENTES DE MOVILIDAD
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO
URL de Verificación: https://intranet.munimadrid.es:8090/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCove.do

Fecha Firma: 19/08/2021 15:34:52
Fecha Firma: 19/08/2021 17:35:11
CSV : 17PEQ23016DDBN2G





Impacto competencial	<p>Títulos competenciales:</p> <p>El proyecto normativo es una norma de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial que se aprueba en ejercicio de las competencias atribuidas al Ayuntamiento de Madrid al amparo de lo regulado en:</p> <p>1º) La competencia propia en materia de tráfico, circulación y seguridad vial sobre las vías urbanas y sobre las travesías, cuando éstas hayan sido declaradas vías urbanas, sobre cualquier espacio abierto a la libre circulación de personas, animales y vehículos en virtud de los artículos 38 a 46 y 33 de la Ley 22/2206, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (LCREM).</p> <p>2º) La competencia propia de 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, en virtud de los artículos 39.1 y 33 de la LCREM.</p> <p>3º) La competencia propia en materia de seguridad vial conforme a lo previsto en los artículos 40 y 33 de la LCREM.</p> <p>4º) La competencia propia en materia de tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad, en virtud del artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local (en adelante, LBRL).</p> <p>5º) 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, en virtud del artículo 7.b) del Real Decreto Legislativo 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 (en adelante, LTSV).</p> <p>6º) La competencia de regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina, por medio de agentes propios, del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas cuando</p>
-----------------------------	--

Información de Firmantes del Documento





	<p>no esté expresamente atribuida a otra Administración, en virtud del artículo 7.a) de la LTSV.</p> <p>7º) Las competencias de inmovilización y retirada de vehículos, el cierre de vías urbanas cuando sea necesario, y la restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales en virtud, respectivamente, de las letras c), f) y g) de la LTSV, así como las competencias de las letras d) y e) del artículo 7 de la LTSV.</p> <p>Siempre desde el ejercicio directo y principal de los títulos competencias en materia de tráfico, circulación y seguridad vial, el proyecto normativo persigue la realización de objetivos de tráfico y movilidad vinculados a la satisfacción de:</p> <ul style="list-style-type: none">a) La protección de la salubridad pública, según lo establecido en el artículo 25.2.j), y 26.1 d) de la LBRL 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 (contaminación atmosférica).b) La protección del medio ambiente urbano, especialmente la protección contra la contaminación atmosférica, conforme a lo previsto en los artículos 25.2.b) y 26.1.d) de la LBRL y el artículo 5.3 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera.c) Los principios y objetivos de movilidad sostenible conforme a lo previsto en los artículos 99 y 100 de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.
Impacto organizativo	<p>Incidencia en creación de órganos y entidades. SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Incidencia en creación de puestos de trabajo. SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/></p> <p>Es necesario crear puestos de trabajo en la Relación de Puestos de Trabajo del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, en la Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación y en la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental. En esta última se precisa además un plan de empleo temporal durante tres años.</p>

Información de Firmantes del Documento





	Incidencia en el reparto de atribuciones entre órganos SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>	
Impacto presupuestario	Afecta sólo al Área de Gobierno proponente	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
	Afecta a otras Áreas de Gobierno u organismos	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
	Partidas presupuestarias afectadas	Presupuesto de ingresos: 001 Ayuntamiento de Madrid. Sección 097. Medio Ambiente: Presupuesto de gastos: Programa "13301 Ordenación del Tráfico y el estacionamiento" Programa "134.04 Gestión de la Movilidad" "001 150 170.00/ 22602 "Publicidad y propaganda".
	Cuantificación de gastos:	187.396.903,65 euros.
	Cuantificación de ingresos:	258.403.242,00 euros

Información de Firmantes del Documento





Impacto económico	Impacto económico general directo	<p>Se establecen condiciones y obligaciones de carácter medioambiental para proteger el derecho a la vida y la integridad física y el derecho a la salud, que pueden presentar un impacto económico.</p> <p>Se establece la obligación de inspección de vehículos en el Centro de Acústica Municipal, que conlleva el abono de las tasas correspondientes, cuya cuantía se propone actualizar para retribuir el coste del servicio.</p> <p>Se establece la posibilidad de someter a tasa el uso de las reservas de carga y descarga.</p> <p>Costes derivados de la presentación de los "Planes de Movilidad" y los "Análisis de Movilidad" de los eventos de afluencia masiva y moderada de personas a efectos de movilidad y transporte público colectivo.</p>
	Impacto económico general indirecto	<p>Las condiciones y obligaciones medioambientales para la circulación de vehículos pueden influir indirectamente en el adelanto de la decisión de sustituir los vehículos más antiguos y contaminantes por otros más nuevos, con un menor coste de mantenimiento y conservación, menos contaminantes medioambientalmente (tanto en emisiones de gases contaminantes como en contaminación acústica) y más eficientes energéticamente.</p>
	En relación con la competencia	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
	Cuantificación gastos e ingresos	<p>No es posible cuantificar por depender de decisiones individuales de los sujetos sociales y económicos.</p>

Información de Firmantes del Documento





Impacto de género	La norma tiene un impacto de género	Negativo <input type="checkbox"/> Nulo X Positivo <input type="checkbox"/>
Análisis de cargas	Supone una reducción de cargas administrativas SI X NO <input type="checkbox"/> Incorpora nuevas cargas administrativas SI X NO <input type="checkbox"/> Supone una simplificación de procedimientos SI X NO <input type="checkbox"/>	
Otros impactos	<p>1º) Salud pública: Se espera un impacto positivo sobre la salud pública y sobre la salud individual de todas las personas que residen en la ciudad de Madrid y la visitan, como consecuencia de la mejora sustancial de la calidad del aire por la reducción de las emisiones de dióxido de nitrógeno y partículas derivadas del tráfico rodado, la reducción de la siniestralidad vial y la reducción de la contaminación acústica.</p> <p>2º) Calidad del aire: Se espera un impacto medioambiental positivo que permita la mejora de la calidad del aire de la ciudad de Madrid, la protección de la salud y el medio ambiente frente a emisiones de sustancias contaminantes derivadas del tráfico y la mejora de la sostenibilidad ambiental como consecuencia de una mayor eficiencia energética y el uso de energías renovables.</p> <p>3º) Contaminación acústica: Se espera un impacto medioambiental positivo en la ciudad de Madrid consistente en una reducción de la contaminación acústica, como consecuencia de una reducción en las emisiones sonoras de los vehículos.</p> <p>4º) Movilidad urbana y tráfico de vehículos: Se espera un impacto positivo en materia de movilidad urbana como consecuencia de la reducción del número de vehículos circulantes y el trasvase modal hacia el transporte público colectivo en combinación con modos de transporte más sostenibles medioambiental y energéticamente.</p>	
6. EVALUACIÓN		
Evaluación de la norma	SI X NO <input type="checkbox"/>	

Información de Firmantes del Documento





Plazo para la evaluación de la norma	Plazo total: cuatro años. Evaluaciones periódicas: SI <input type="checkbox"/> NO X
Identificación de objetivos a evaluar	<ul style="list-style-type: none">•Evaluación de mejora de la calidad del aire que permite promover y proteger la salud pública.•Evaluación del objetivo de mejora de la seguridad vial.•Evaluación de la eficiencia en la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control del uso de las autorizaciones de Tarjetas de Estacionamiento para Personas de Movilidad Reducida (TEPMR).•Evaluación del impulso de transformación urbana en una ciudad más sostenible desde el punto de vista medioambiental y energético, actuando en aquellas zonas en las que sea necesario con el fin de facilitar el desarrollo social, económico y territorialmente equilibrado.
Identificación de impactos a evaluar	<ul style="list-style-type: none">• Evaluación del impacto en materia de recursos humanos establecido en esta MAIN.• Evaluación del impacto presupuestario estimado en esta MAIN.• Evaluación del impacto sobre la calidad del aire

Información de Firmantes del Documento





Herramientas de evaluación para cada objetivo	<ul style="list-style-type: none">o Activaciones anuales del protocolo de actuación para episodios de alta contaminación por NO2.o Proporción del tráfico de vehículos más contaminantes en la ciudad.o Sanciones derivadas del incumplimiento de lo dispuesto en la disposición transitoria primera apartado 2.o Activaciones del SER dinámico.o Heridos graves consecuencia de atropellos.o Retirada de TEPMR como consecuencia de uso fraudulento incumpliendo las condiciones de la autorización.o Número de plazas de ampliación del SER por crecimiento del ámbito territorial.o Variación de tráfico en las nuevas zonas SER.o Implantación del SER de alta rotación.o Implantación de las ZBEDEP especificadas en la norma.
Herramientas de evaluación para cada impacto	<ul style="list-style-type: none">• Asignación de los medios humanos previstos.• Gastos reales.• Ingresos reales.• Evaluación de reducción real de emisiones de NO₂ del Bloque 7 de la estrategia Madrid 360.

2. Oportunidad de la propuesta.

La propuesta normativa satisface el principio de necesidad, al estar justificada por las razones de interés general consistentes en la protección de derecho a la vida y a la integridad física, la protección de la salud humana y la protección del medio ambiente urbano.

El proyecto normativo de ordenanza resulta el instrumento jurídico imprescindible para lograr la consecución de las razones de interés general que motivan su aprobación: la protección de derecho fundamental a la vida y a la integridad física y del derecho constitucional a la salud mediante la conservación, protección y mejora de un medio ambiente urbano adecuado para su propia vida y para el desarrollo de la persona en condiciones adecuadas de salud pública; la protección de la seguridad vial y la seguridad de las personas; la garantía de los derechos de las personas con movilidad reducida y la accesibilidad universal; la ordenación racional del espacio armonizando la necesidad de dotación de estacionamiento para los vehículos de los residentes con la necesaria rotación del estacionamiento en la banda de estacionamiento de la vía pública; y el resto de intereses generales previamente expuestos que únicamente pueden ser alcanzados en el ámbito competencial mediante una disposición de carácter general con forma de ordenanza municipal.



La propuesta normativa satisface el principio de eficacia porque al afectar a la esfera jurídica de los ciudadanos se requiere de la aprobación de un instrumento normativo en forma de ordenanza municipal, en ejercicio de las competencias municipales y en el marco de la normativa comunitaria, la Constitución Española y la legislación para lograr la satisfacción de los intereses generales citados. El proyecto normativo contiene la regulación imprescindible para alcanzar los objetivos propuestos, la regulación indispensable para garantizar del derecho fundamental a la vida y del derecho constitucional a la salud de las personas de forma equilibradamente compatible con la armonización de los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos, la garantía de la seguridad vial, la mejora de la calidad del aire y la protección del medio ambiente urbano la accesibilidad universal y los derechos de las personas con movilidad reducida.

El proyecto normativo satisface el principio de proporcionalidad, al introducir en la OMS a regulación imprescindible para alcanzar los objetivos y razones de interés general propuestos, sin que existan otras medidas menos restrictivas de derechos, o que impongan menos obligaciones a los destinatarios para satisfacer dichos objetivos e intereses generales.

La propuesta normativa satisface obedece al principio de eficiencia, en la medida en que solo recoge aquellas cargas o restricciones estrictamente necesarias para cumplir las razones de interés general que la motivan, imponiendo el menor número posible de aquellas y de la forma menos restrictiva para los derechos de las personas, pretendiendo la consecución de los fines de interés general previamente descritos evitando cargas administrativas innecesarias y accesorias para las personas, así como simplificando y racionalizando la gestión administrativa de los recursos públicos empleados para ello.

Todo ello se justifica a continuación.

2.1. Problemas que se pretenden resolver y situaciones que se prevén mejorar

Pese a haber transcurrido tan solo dos años y medio desde la aprobación de la OMS se considera necesario actualizar la citada ordenanza municipal en los términos contenidos en la presente ordenanza modificatoria, para satisfacer las siguientes necesidades:

- a) 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, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la normativa comunitaria y estatal;
- b) Proteger el derecho a la vida y el derecho a la salud mediante la mejora de la seguridad vial en las vías urbanas, con especial atención a las aceras y de los colectivos especialmente protegidos por el artículo 10 de la OMS;
- c) 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 cinco de los diecisiete “objetivos de desarrollo sostenible” de la “Agenda 2020 de Desarrollo Sostenible”, aprobada por la Asamblea General de Las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático



- d) Reforzar la eficacia de la garantía de los derechos de las personas con movilidad reducida.
- e) Adaptar la normativa municipal a los cambios normativos operados por la normativa comunitaria y estatal en materia de circulación, vehículos y conductores,
- f) Coordinar el contenido de la OMS con la Ordenanza de Protección contra la Contaminación Acústica y Térmica (OPCAT) y con la reciente aprobación de la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (OCAS);
- g) Y, por último, la necesidad de dar respuesta a los cambios provocados por la continua evolución social, económica, medioambiental, cultural, técnica y tecnológica en el ámbito de la movilidad.

En este sentido pueden concretarse las siguientes necesidades:

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:

1. El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina. Los turismos híbridos, eléctricos y que consumen otros combustibles alternativos como gas natural comprimido (GNC) o gases licuados del petróleo (GLP) alcanzan en su conjunto el 1,9%.

2. El dióxido de nitrógeno (NO₂) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO₂ (contaminante «secundario»).

3. El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO₂ total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO₂ en la ciudad, que muestra “la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50



microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO₂ se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero”:

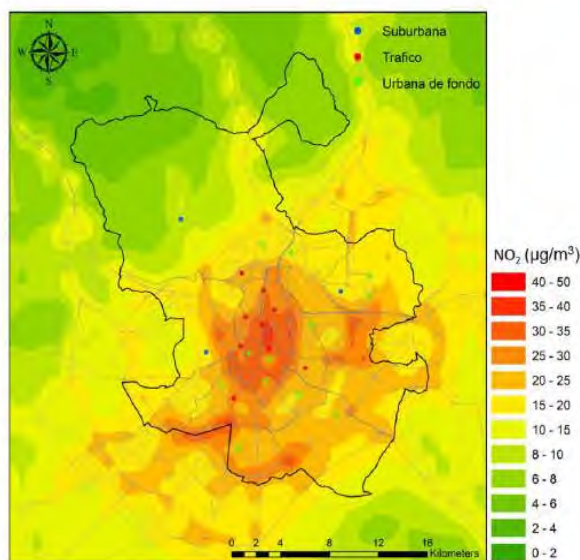


Figura 2. Concentración media anual de NO₂ año base

Como señala el citado “Plan A” en sus páginas 58 y 59: “los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio”.

4. 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” (regulada en artículo 23 y la disposición transitoria tercera de la OMS de 2018), 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.

Tabla de superación del “valor límite anual” de NO₂, que conforme al Real Decreto 102/2011, de 28 de enero no puede superar los 40 microgramos/m³:



17PEQ230I6DDBN2G

ESTACIÓN	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	Valor anual ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)										
	Límite: $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$										
Pza. España	49	51	46	46	38	51	46	49	43	40	31
Escuelas Aguirre	54	60	51	43	51	58	57	62	55	51	35
Ramón y Cajal	55	54	46	41	38	46	44	46	43	39	32
Arturo Soria	44	44	39	34	36	43	38	42	37	34	25
Villaverde	37	46	40	37	37	46	43	49	37	39	31
Farolillo	42	40	35	33	33	40	39	42	34	33	27
Casa de Campo	30	29	23	20	20	24	21	25	20	20	16
Barajas Pueblo	47	40	35	31	31	34	37	40	36	36	27
Pza. del Carmen	52	51	44	41	40	50	46	49	45	36	29
Moratalaz	49	48	41	32	35	41	38	43	39	36	29
Cuatro Caminos	54	55	44	43	42	45	43	46	42	38	30
Barrio del Pilar	43	49	45	41	41	45	40	43	39	36	27
Vallecas	42	45	38	35	42	40	40	42	37	36	29
Méndez Álvaro	47	48	39	32	33	39	38	43	35	34	27
Castellana	49	48	39	36	40	39	38	40	39	34	28
Retiro	35	37	32	28	24	34	32	32	29	25	21
Pza.Castilla	53	52	47	42	44	47	43	41	40	37	28
Sanche de Vallec	41	40	31	26	32	44	36	40	37	37	31
Urb. Embajada	44	49	42	37	37	46	42	47	41	38	27
Plaza Elíptica	68	63	57	54	53	58	56	59	53	53	41
Sanchinarro	38	40	37	32	32	35	34	35	31	31	24
El Pardo	22	23	19	18	13	18	18	18	15	16	13
Juan Carlos I	27	28	22	19	20	23	21	29	25	26	19
Tres Olivos	41	39	32	29	29	38	36	36	28	25	26

Tabla de superación del "valor límite horario" de $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ de NO_2 , que conforme al Real Decreto 102/2011, de 28 de enero no debe superarse en más de 18 ocasiones por año:

	Numero de valores horarios $> 200 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Límite: 18 horas										
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Pza. España	0	1	2	7	0	12	6	7	2	1	0
Escuelas Aguirre	4	5	11	4	36	38	36	41	5	7	0
Ramón y Cajal	32	98	22	29	29	63	39	49	24	15	6
Arturo Soria	33	34	3	4	2	18	0	12	1	4	0
Villaverde	22	22	3	13	6	62	13	19	0	0	0
Farolillo	68	86	0	0	0	6	1	1	0	0	0
Casa de Campo	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Barajas Pueblo	17	20	0	2	0	0	0	3	1	0	1
Pza. del Carmen	4	17	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Moratalaz	0	1	5	3	6	6	0	0	0	0	0
Cuatro Caminos	0	0	0	3	9	28	15	20	11	1	1
Barrio del Pilar	0	0	52	36	45	95	29	23	13	6	0
Vallecas	5	1	0	2	3	4	0	0	0	0	0
Méndez Álvaro	12	20	2	2	0	9	3	11	0	0	0
Castellana	10	9	1	3	5	4	2	5	1	0	0
Retiro	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
Pza.Castilla	6	15	0	0	2	6	4	2	2	0	0
Ensanche de Vallecas	25	29	5	0	24	71	13	22	4	8	0
Urb. Embajada	2	8	6	5	2	6	0	8	1	2	0
Plaza Elíptica	76	103	48	37	27	64	46	88	33	47	5
Sanchinarro	17	40	11	8	18	44	15	15	3	5	0
El Pardo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Juan Carlos I	0	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0
Tres Olivos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Los datos de las estaciones de la Red de Vigilancia de Calidad del Aire reflejaron en 2019 la siguiente concentración de los niveles de inmisión por dióxido de nitrógeno (NO_2):



- a) Se ha superado el valor límite anual de 40 microgramos/m³ en las estaciones de Escuelas Aguirre y Plaza Elíptica, con medias anuales de 51 y 53 microgramos/m³, respectivamente.
- b) Se ha superado el valor límite horario de 200 µg/m³, que no debe superarse en más de 18 ocasiones por año, en la estación de Plaza Elíptica con 47 superaciones.
- c) La superación de los valores límites de emisión dio lugar en 2019 a la activación del Protocolo de actuación para episodios de contaminación por dióxido de nitrógeno, durante 17 días, en tres episodios (dos episodios en el mes de enero y uno en el mes de febrero).

Los datos de las estaciones de la Red de Vigilancia de Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid reflejaron en 2020 la siguiente concentración de los niveles de inmisión por dióxido de nitrógeno (NO₂):

- a) Se ha superado el valor límite anual de 40 microgramos/m³ en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m³.
- b) No se ha superado el valor límite horario de 200 µg/m³ en más de 18 ocasiones por año. El mayor número de superaciones se ha producido en las estaciones de Ramón y Cajal y Plaza Elíptica, con 6 y 5 ocasiones respectivamente.

5. La insuficiencia de las medidas contempladas en el “Plan A” de Calidad del Aire y Cambio Climático” y de la regulación contenida en le 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 de la salud y el cumplimiento de la obligación de los poderes públicos de proteger la salud pública.

6. 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.

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.

El objetivo esencial de la modificación que el proyecto normativo pretende dar a los artículos 21 a 24 y 35, las disposiciones transitorias primera y tercera y los anexos II a IV de la OMS es el de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano mediante la reducción de las emisiones de dióxido de nitrógeno (NO₂) vinculadas al tráfico rodado, mediante la creación de zonas de bajas emisiones (Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como la mejora técnica de las ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación.

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.

2.2. Alternativas para afrontar la situación

A) **Alternativas no normativas**: La consecución de los objetivos y la solución a las necesidades requiere un desarrollo normativo, por lo que las alternativas no normativas resultan insuficientes. Se impone una alternativa normativa por establecer derechos y obligaciones y adaptar necesariamente su contenido a normativa superior.



B) Alternativas normativas: La afeción a la esfera jurídica de los ciudadanos exige la regulación mediante ordenanza municipal. La necesaria adaptación a la normativa comunitaria y estatal básica en materia de tráfico, circulación y seguridad vial imponen una alternativa normativa.

1º) Mantener la redacción vigente. Esta opción se considera inadecuada porque deja sin respuesta los problemas y las necesidades descritos en el apartado 2.1 de esta MAIN y porque supone privar a la ciudadanía de un instrumento esencial para construir un futuro más sostenible. En el caso de no aprobarse una nueva regulación, se mantendría en vigor una norma que no ha cumplido las mencionadas necesidades.

2º) Realizar una modificación parcial de aquellos contenidos de la vigente OMS que resulten necesarios para satisfacer los objetivos y responder a las necesidades de la movilidad urbana. Esta opción, consistente en ofrecer soluciones regulatorias que incrementen la protección de la salud de las personas, la seguridad vial, que mejoren la calidad del aire y que acrecienten la sostenibilidad medioambiental de la movilidad urbana de forma socialmente consensuada se considera adecuada y satisfactoria.

3º) Elaborar una nueva ordenanza. Se descarta por el carácter parcial de los contenidos a modificar, porque las modificaciones necesarias no afectan a la integridad de la OMS y por la necesaria continuidad de las normas.

Pese a que criterios formales de técnica normativa suelen considerar adecuado elaborar una nueva ordenanza cuando se modifica el contenido de un determinado número de preceptos, la elaboración de una nueva ordenanza se considera una solución regulatoria inadecuada por la breve vigencia de la actual OMS que codificó y actualizó hace tan solo dos años y unos meses toda la regulación municipal sobre la movilidad urbana.

En este sentido debe señalarse que desde un punto de vista cuantitativo la mayor parte de las modificaciones propuestas por el proyecto normativo son cuestiones formales de perfeccionamiento técnico de la norma, que las modificaciones a introducir por el proyecto normativo no afectan a la integridad de la OMS y que los reglamentos municipales deben tener una cierta continuidad y estabilidad en el tiempo, por lo que no se entiende justificada la conveniencia de aprobación de una nueva ordenanza.

Por todo ello, la segunda opción es la finalmente elegida. La opción de modificar parcialmente la vigente OMS se considera la más correcta, la que mejor daría respuesta a las necesidades de los ciudadanos de Madrid, por cuanto permitiría afrontar las modificaciones imprescindibles para resolver la inaplazable necesidad de proteger la salud de las personas a través tanto de la imprescindible mejora de la calidad del aire como del reforzamiento de la seguridad vial, al tiempo que serviría para el perfeccionamiento de las normas y la mejora de su conocimiento por los ciudadanos.

2.3. Motivos de interés general que justifican la aprobación

Los fines de interés general que se persiguen con la aprobación de la ordenanza de modificación de la OMS propuesta, en línea con los problemas que se deben solucionar, por orden de relevancia y prioridad en la propuesta de ordenanza, son:

1.º En primer lugar, **el proyecto normativo responde esencial y principalmente a la razón de interés general de garantizar el derecho fundamental a la vida y a la integridad física, de garantizar el derecho constitucional a la salud humana individual y de proteger la salud pública regulados, respectivamente, en los artículos 15, 43.1 y 43.2 de la Constitución Española de**



1978. La garantía y protección efectiva de ambos derechos, el derecho a la vida y la propia salud personal y la promoción y tutela de la salud pública constituyen el objetivo esencial, principal y prioritario del proyecto normativo, constituyen la razón de interés general que vertebra la ordenanza de modificación de la OMS.

Esta razón de interés general se desarrolla en dos vertientes, que se definen como los objetivos segundo y tercero del proyecto normativo: de un lado, la protección de la salud mediante la mejora de la calidad del aire y la protección del medio ambiente urbano; y de otro la protección de la salud mediante una regulación que incremente y mejore las condiciones de la seguridad vial.

2.º En segundo lugar, proteger **el derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona el entorno urbano, en lo relativo a la protección contra la contaminación atmosférica**. Se trata de garantizar el derecho a la protección de la salud y el derecho al disfrute de un medio ambiente adecuado y a la **protección de la salud**, reconocidos en los **artículos 43 y 45.2 de la Constitución** Española, respectivamente, mediante la 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, la Ley 34/2007, de 15 de octubre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera y su reglamento de desarrollo aprobado mediante el Real Decreto 102/2011, 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 satisfacción de esta razón de interés general requiere necesariamente de la “restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales” conforme a lo previsto en el artículo 7.g) y 18 de la Ley de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial (en adelante LTSV), cuyo Texto refundido ha sido aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

Parte de este segundo objetivo es promover la consecución de objetivo legal de movilidad sostenible de “contribuir a la mejora del medio ambiente urbano y la salud y seguridad de los ciudadanos”, establecido por el artículo 100.1 de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.

La satisfacción de este objetivo permitiría, asimismo, evitar la eventual imposición de multas coercitivas millonarias por el Tribunal de Justicia de la Unión Europeo, como consecuencia de la denuncia de la Comisión Europea al Reino de España por incumplimiento en la ciudad de Madrid de los valores límite de dióxido de nitrógeno 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.

3.º En tercer lugar, proteger el derecho fundamental a la vida y el derecho constitucional a la salud mediante el incremento de la **seguridad vial** y la necesaria, ordenada y respetuosa convivencia entre los distintos modos de transporte, otorgando una especial atención a la mejora de la seguridad vial en las aceras y zonas peatonales en las que se prohíbe la circulación de vehículos para otorgar una mayor protección a los peatones, especialmente a las personas con movilidad reducida, a las personas con movilidad funcional, a las personas mayores y a los menores de edad, con el objetivo de reducir la siniestralidad vial en la ciudad de Madrid.

4.º En cuarto lugar, el proyecto de ordenanza responde al interés general de regular racionalizando y armonizando los “distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito de personas y circulación de 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, en los términos regulados por el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y del Régimen Especial de Madrid (en adelante LCREM).

Así como de regular los usos de las vías urbanas, mediante ordenanza, *“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”* conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV.

5.º En quinto lugar se sitúa la razón de interés general de garantizar los derechos de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad (PMR) para garantizar la accesibilidad universal del espacio público y el ejercicio real, pleno y efectivo de sus derechos.

6.º En sexto lugar se sitúa la razón de interés general de incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid mediante la contribución a la mejora del medio ambiente urbano *“y a la eficiencia de la economía gracias a un uso más racional de los recursos naturales”* y el fomento de *“los medios de transporte de menor coste social, económico, ambiental y energético, tanto para personas como para mercancías, así como el uso de los transportes público y colectivo y otros modos no motorizados”*, establecidos legalmente como objetivos de movilidad sostenible por los apartados 1 y 4 del artículo 100 de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible. Para ello se requiere desarrollar normativamente el contenido del avance de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360” vinculado a la movilidad urbana sostenible.

El proyecto normativo tiene como objetivo satisfacer también el objetivo legal de movilidad sostenible de *“fomentar la modalidad e intermodalidad de los diferentes medios de transporte, considerando el conjunto de redes y modos de transporte que faciliten el desarrollo de modos alternativos al vehículo privado”*, establecido por el artículo 100.5 de la citada Ley de Economía Sostenible.

7.º En séptimo lugar, el proyecto normativo responde a la razón de interés general de facilitar *“el cumplimiento de los tratados internacionales vigentes en España relativos a la preservación del clima y la calidad ambiental, en lo que concierne a la movilidad y la adecuación a las políticas comunitarias en esta materia”*, conforme a lo previsto en el artículo 99.c) de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.

Entre los compromisos internacionales del Reino de España y la ciudad de Madrid se encuentra el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 de la Organización de Naciones Unidas, así como los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático. Entre las políticas comunitarias destacan el *“Green New Deal”* y los objetivos de descarbonización de la economía comunitaria y los objetivos de neutralidad climática para luchar contra el cambio climático.

2.4. Objetivos perseguidos



Con la regulación del proyecto de ordenanza se persigue lograr la consecución de los siguientes objetivos:

1º) El objetivo prioritario, principal, esencial y vertebrador del proyecto normativo y la OMS es garantizar y proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física de las personas, proteger el derecho constitucional a la salud pública, en ejercicio de la obligación de los poderes públicos de promover y proteger la salud pública, a través de la mejora de la calidad del aire y el incremento de la seguridad vial.

Este objetivo se satisface mediante la regulación de dos ámbitos distintos con la siguiente finalidad:

- a) Reducir los riesgos de mortalidad y de morbilidad, así como el número de personas afectadas por enfermedades vinculadas a la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno y partículas y la gravedad de dichas enfermedades, así como la protección de la salud pública mediante la mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Ley 34/2007, de 15 de octubre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera y de la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo, 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”.

Por tanto, el proyecto normativo pretende, mediante la modificación de la ordenanza de regulación del tráfico, la circulación de vehículos y la seguridad vial (la OMS), 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 octubre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Dentro de este objetivo se integra el objetivo de evitar que el Reino de España sea sancionado por el procedimiento judicial iniciado por la Comisión Europea ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea como consecuencia de los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, que en caso de que no se lograra a la mayor brevedad posible el cumplimiento de la normativa comunitaria de calidad del aire podría suponer la imposición de multas coercitivas de cuantía millonaria hasta que se produzca el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire fijados por la normativa comunitaria.

- b) Reducir los riesgos de mortalidad y de lesiones derivados de la siniestralidad vial, centrándose en los colectivos más vulnerables como los peatones y usuarios de los vehículos que menor protección ofrecen a las personas que los usan.

Este objetivo se pretende lograr mediante el incremento de la seguridad vial y la necesaria regulación de la ordenada y respetuosa convivencia entre los distintos modos



de transporte, otorgando una especial atención a: la mejora de la seguridad vial en las aceras y zonas peatonales para otorgar una mayor protección a los peatones, y dentro de éstos, especialmente a las personas con movilidad reducida (PMR), a las personas con movilidad funcional, a las personas mayores y a los menores de edad; así como la mejora de la seguridad vial de la movilidad ciclista y en Vehículos de movilidad personal (VMP).

2º) En segundo lugar, la modificación tiene por objetivo profundizar en la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana mediante la reducción de los gases y partículas contaminantes derivados de la combustión y la reducción del consumo energético derivado de tráfico.

Adicionalmente al cumplimiento de los objetivos en materia de calidad del aire de dióxido de nitrógeno (NO2), el proyecto normativo facilita la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, principalmente el dióxido de carbono (en adelante CO2), y avanzar hacia la neutralidad climática en la lucha contra el cambio climático en el cumplimiento de los compromisos municipales relacionados con el cambio climático, que tiene como objetivo alcanzar en el año 2030 un nivel de emisión inferior en un 40% al nivel de 1990 en términos de emisiones directas e indirectas de CO2.

Por otro lado la protección del medio ambiente urbano pretende también, aunque como un objetivo indirecto, reducir la contaminación acústica derivada del tráfico rodado como consecuencia de la reducción de los vehículos más contaminantes y antiguos, cuyas emisiones sonoras son superiores a los estándares de los vehículos menos contaminantes. El incremento de la movilidad eléctrica supone, en este sentido, una mejora sustancial en materia de contaminación acústica.

3º) En tercer lugar, la modificación tiene como objeto armonizar y racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y del medio ambiente urbano, de forma compatible con el desarrollo socioeconómico, garantizando . Intenta además mejorar la seguridad vial y garantizar la movilidad en la celebración de eventos multitudinarios con afección relevante a la movilidad y al transporte público.

4º) En cuarto lugar, la presente ordenanza tiene por objeto garantizar de forma efectiva los derechos de las personas con movilidad reducida (PMR), incrementar la eficacia de la protección otorgada a las personas con movilidad reducida (PMR), sancionando proporcionalmente la gravedad de los usos indebidos de la Tarjeta especial de estacionamiento para los vehículos de las personas con movilidad reducida (TEPMR) que vulneran e imposibilitan el uso por las personas autorizadas para el ejercicio de sus derechos individuales:

5º) En quinto lugar, la reforma adapta el contenido de la OMS a las normas tanto comunitarias como estatales en materia de circulación, vehículos y conductores, aprobadas desde que se produjo su entrada en vigor el 24 de octubre de 2018.

6º) Se da una nueva redacción al Libro IV sobre Disciplina viaria para incluir exclusivamente: en su título primero las infracciones en materia de tráfico, circulación y seguridad vial, en ejercicio de la habilitación contenida en el artículo 7 de la LTSV y el artículo 39.2 de la LCREM, en los términos previstos en el Título V de la los artículos de la LTSV ; y en su título segundo, las infracciones en materia de convivencia y protección de patrimonio municipal en ejercicio de la habilitación legal de artículo 139 de la LBRL, en los términos previstos en los artículos 139 a 141 de la LBRL.



17PEQ230I6DDBN2G

7º) Se suprime la regulación de contenidos sancionadores medioambientales que, o bien han sido objeto de regulación específica en las ordenanzas municipal sectoriales en materia de medio ambiente, como la OCAS, o bien no tiene sentido regular en esta ordenanza porque su objeto es el tráfico, la circulación, la seguridad vial y la movilidad y porque las infracciones a la normativa medioambiental se sancionan conforme a la legislación medioambiental estatal o autonómica aplicable. De este modo las infracciones en materia de calidad del aire seguirán sancionándose, como hasta ahora, mediante la aplicación de la LCA, sin que resulte necesario incluir referencias a ello en la OMS que solo generarían una confusión innecesaria al combinar distintas normativas sectoriales.

Por tanto, la supresión de estos contenidos en la OMS no afecta en absoluto al ejercicio de la potestad sancionadora municipal en materia de protección del medio ambiente, dado que conforme al principios de reserva de ley y tipicidad en materia sancionadora, el Ayuntamiento de Madrid sanciona conforme a las infracciones y sanciones tipificadas en la legislación sectorial medioambiental.

8º) Por idéntico motivo se suprimen las referencias al régimen sancionador de la Ley 16/1997, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid porque: la OMS es una ordenanza de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial, y no de transporte; y porque el régimen sancionador en materia de transporte se rige por lo dispuesto en las citadas Leyes.

9º) En sexto lugar, la modificación tiene por objeto introducir determinadas mejoras en la OMS tanto por motivos sustantivos como basadas en las directrices de técnica normativa, aclarando, simplificando y perfeccionando determinados preceptos, entre los que destacan la nueva redacción dada al Libro IV relativo a la disciplina viaria. En este sentido debe destacarse que:

- a) Se refuerzan las obligaciones de transparencia, publicidad activa y reutilización de la información pública establecidas en la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y de Participación de la Comunidad de Madrid, la Ordenanza de Transparencia de la Ciudad de Madrid de 27 de julio de 2016 y la Ley 37/2007, de 16 de noviembre, sobre reutilización de la información del sector público, tanto en el articulado como en el nuevo contenido de la disposición adicional segunda.
- b) Se introduce una nueva disposición adicional tercera destinada a regular la protección de los datos personales para dar cumplimiento del Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo y de la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales.
- c) Se suprime la disposición adicional quinta, relativa a la regulación de la posibilidad de que la Junta de Gobierno autorice la circulación de los Vehículos de movilidad personal por los carriles multimodales. Su contenido es llevado a los artículos 176 y 177 que regulan precisamente los requisitos y las vías en las que se autoriza la circulación de los VMP, reduciendo con ello la extensión de la parte final de la OMS conforme a las directrices de técnica normativa.
- d) Se da un nuevo contenido al artículo 233 para promover la innovación, el desarrollo tecnológico y la realización de pruebas técnicas en materia de movilidad y transportes para favorecer una movilidad segura, sostenible y conectada, cuyo desarrollo resulte plenamente compatible con el ordenamiento vigente.



En este sentido debe destacarse que el Estado dispone de una incipiente normativa reguladora sobre la innovación, como la Instrucción DGT 15/V-113 de Autorización de pruebas o ensayos de investigación realizados con vehículos de conducción automatizada en vías abiertas al tráfico en general, que requiere de informe municipal cuando las pruebas o ensayos se realizan en vías urbanas.

Por motivos de seguridad, seguridad vial, protección civil, salud pública, protección de medio ambiente, protección de patrimonio municipal y el carácter limitado del espacio público el artículo 233 somete a autorización previa municipal tanto la realización de experiencias piloto como la circulación de vehículos autónomos, tanto tripulados como no tripulados, por cualquier calle o zona peatonal, por las calles de especial protección para el peatón y por cualquier espacio destinado al tránsito peatonal o la estancia de personas, entre los que se incluirían, por ejemplo, los robots o vehículos autónomos o teledirigidos que realizan entrega de mercancías y DUM en general en algunas ciudades de EEUU y que generan riesgos de seguridad, seguridad vial, accesibilidad universal, aprovechamiento especial del siempre limitado dominio público local para una finalidad económica.

- e) Se da un nuevo contenido a la disposición adicional cuarta para establecer la obligación de regulación, mediante ordenanza municipal, de bancos de prueba regulatorios para facilitar la innovación en la movilidad segura, sostenible y comunicada mediante proyectos que, por no disponer de regulación específica en el ordenamiento vigente o requerir la aprobación o modificación de normativas, solo podrán desarrollarse en los términos y condiciones que reglamentariamente se aprueben conforme a la legislación y reglamentación sobre bancos de prueba regulatorios que resulte aplicable.

La citada disposición no regula los bancos de prueba regulatorios, sino que establece la obligación municipal de aprobar una ordenanza que los regule. El Ayuntamiento de Madrid, a través de órgano municipal competente en materia de innovación y emprendimiento está ya trabajando en la elaboración de dicha ordenanza.

Por tanto, toda iniciativa de innovación que no encuentre acomodo en la normativa vigente y que requiera disponer de bancos de prueba regulatorios específicos, deberá esperar a la aprobación de la ordenanza referida en la disposición adicional cuarta.

- f) Se adiciona una disposición final segunda sobre interpretación y desarrollo de la OMS que atribuye al Alcalde y la Junta de Gobierno la facultad, dentro de su ámbito competencial, de aprobar los acuerdos, decretos y resoluciones complementarias que sean necesarias para el desarrollo y cumplimiento de esta ordenanza, que no podrán tener carácter normativo.

En este sentido y al objeto de garantizar la seguridad jurídica, todas las atribuciones competenciales recogidas en la ordenanza carecen de carácter normativo, al tener por objeto la ejecución de la OMS en supuestos concretos mediante la adopción de actos administrativos que se agotan en su cumplimiento.

- g) Por motivos de técnica normativa y al objeto de completar su omisión en octubre de 2018, se adiciona una nueva disposición final tercera relativa a la publicación, entrada en vigor y comunicación.



- h) Se da un nuevo contenido a los anexos III a V para facilitar la claridad en el conocimiento y la aplicación por la ciudadanía de la regulación de “Madrid ZBE” y de las ZBEDEP “Distrito Centro” y “Plaza Elíptica”, y posibilitar la participación de los ciudadanos en su aprobación mediante el trámite de información pública.
- i) Se introduce asimismo un nuevo anexo V que define los acrónimos, y que complementa el previamente existente anexo sobre definiciones, que pasa de ser el anexo III de la vigente OMS al anexo VI de la OMS modificada.
- j) La determinación de los centros de actividad a efectos de lo previsto en el artículo 5 del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad, pasa del anexo V al anexo VII de la OMS modificada.

Todo ello permitirá mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, impulsará la transformación urbana en una ciudad más sostenible medioambiental y energéticamente, y facilitará el desarrollo social, económico y urbano territorialmente equilibrado.

3. Contenido de la propuesta normativa

3.1. Estructura de la propuesta normativa

El proyecto se compone de un artículo único, una disposición adicional, una transitoria, una derogatoria, y tres finales. La propuesta normativa tiene la siguiente estructura:

A. PREÁMBULO

B. PARTE DISPOSITIVA

Artículo único.

C. PARTE FINAL

- Disposiciones adicional primera. Lenguaje no sexista.
- Disposición adicional segunda. Movilidad aérea urbana.
- Disposiciones transitoria primera. Procedimientos en tramitación.
- Disposiciones transitoria segunda. Eficacia de las obligaciones exigibles en los pliegos de los contratos administrativos municipales.
- Disposición derogatoria única. Derogación normativa.
- Disposiciones final primera. Título competencial.
- Disposiciones final segunda. Interpretación y desarrollo de la ordenanza.
- Disposiciones final tercera. Publicación, entrada en vigor y comunicación.

3.1.1 Principales modificaciones en la estructura de la OMS recogidas en la propuesta normativa:

La presente ordenanza lleva a cabo las siguientes modificaciones en la estructura de la OMS:



1º) Se modifica el artículo 228 para regular las multas coercitivas destinadas a asegurar el cumplimiento de la obligación de entrega de la TEPMR revocada o caducada, que pasa a formar parte del capítulo único del título tercero del libro III.

2º) Se adicionan tres nuevos títulos al libro III: el título cuarto, formado por los artículos 229 y 230, regula los requisitos medioambientales de los vehículos que presten servicio al Ayuntamiento de Madrid; el título quinto, formado por los artículos 231 y 232, regula los eventos relevantes para la movilidad y el transporte público colectivo; y el título sexto, regula mediante el artículo 233 la innovación en la movilidad urbana sostenible, segura y conectada.

3º) El libro IV sobre disciplina se divide en dos títulos: el primero de ellos, formado por los artículos 234 a 242, aborda el régimen sancionador en materia de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial conforme a lo previsto en el título V de la LTSV; el título segundo, formado por los artículos 243 a 245, establece el régimen sancionador en materia de convivencia y protección del patrimonio municipal conforme a lo previsto en el título XI a LBRL.

4º) Con la reforma operada por la presente ordenanza, la OMS pasaría a contar con 245 artículos frente a los 250 artículos del texto originalmente aprobado el 5 de octubre de 2018, reduciendo su contenido articulado en cinco preceptos.

5º) Se suprime la disposición adicional quinta.

6º) En relación con los anexos, se modifica el contenido del anexo I para incorporar de las zonas, barrios y distritos en los que se implantará el SER en los términos regulados por la disposición transitoria quinta.

Se da un nuevo contenido a los anexos II a IV para regular, respectivamente, el régimen de gestión y funcionamiento de Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica. También se da un nuevo contenido al anexo V para recoger los acrónimos más relevantes y los más empleados en la OMS.

Asimismo se incorporan dos nuevos anexos: el V que recoge las definiciones; y el anexo VI que delimita el ámbito territorial de los centros de actividad a efectos de artículo 5 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.

3.1.2 Estructura de la OMS si se aprobara la propuesta normativa:

En caso de que el Pleno aprobara la ordenanza propuesta, la Ordenanza de Movilidad Sostenible tendría la siguiente estructura:

A. PREÁMBULO

B. PARTE DISPOSITIVA

Libro I. Circulación y aparcamiento

- Título Preliminar. Competencia y ámbito de aplicación



- Título Primero. Normas generales, seguridad vial, regulación y control
 - Capítulo I. Obligaciones generales.
 - Capítulo II. Seguridad vial.
 - Capítulo III. Regulación. Vigilancia personal y automatizada.

- Título Segundo. Ordenación y señalización
 - Capítulo I. Normas generales.
 - Capítulo II. Ordenaciones permanentes.
 - Capítulo III. Ordenaciones temporales o provisionales.
 - Sección 1ª. Ocupación de las vías urbanas con vehículos.
 - Sección 2ª. Ordenación temporal por motivos medioambientales.
 - Sección 3ª. Otras medidas específicas de ordenación del tráfico de carácter temporal.
 - Capítulo IV. Señalización .

- Título Tercero. Paradas y estacionamientos
 - Capítulo I. Paradas.
 - Capítulo II. Estacionamiento en la vía pública.
 - Capítulo III. El servicio de estacionamiento regulado.
 - Capítulo IV. Reservas.
 - Sección 1ª. Normas generales.
 - Sección 2ª. Reservas de carácter dotacional.
 - Sección 3ª. Reservas de carácter no dotacional.

- Título Cuarto. Aparcamientos
 - Capítulo I. Normativa común aplicable a todos los aparcamientos municipales.
 - Capítulo II. Aparcamientos municipales de uso rotacional.
 - Sección 1ª. Régimen general de los aparcamientos rotacionales.
 - Sección 2ª. Régimen específico de las plazas municipales de aparcamiento rotacional en régimen disuasorio.
 - Capítulo III. Aparcamientos municipales de residentes.
 - Sección 1ª. Abonos de media y larga duración.
 - Sección 2ª. Plazas para residentes en régimen de cesión de uso.

Libro II. Modos de transporte y vehículos

- Título Primero. Peatones
 - Capítulo I. De los peatones.
 - Capítulo II. Aceras, calles y zonas peatonales.

- Título Segundo. Transporte colectivo de viajeros
 - Capítulo I. Normas generales.
 - Capítulo II. Transporte público colectivo urbano regular de uso general.
 - Capítulo III. Transporte público colectivo urbano regular de viajeros de uso especial, escolar y de menores.
 - Capítulo IV. Transporte público colectivo discrecional y turístico.

- Título Tercero. Vehículos
 - Capítulo I. Motocicletas y ciclomotores.
 - Capítulo II. Bicicletas y otros ciclos.
 - Capítulo III. Vehículos de movilidad personal (VMP).



- Capítulo IV. Vehículos pesados.
 - Sección 1ª. Camiones.
 - Sección 2ª. Transportes especiales.
- Capítulo V. Vehículos de tracción animal.

Libro III. Transporte y otros servicios

- Título Primero. Otros transportes de personas
 - Capítulo I. Servicio de arrendamiento público de bicicletas de titularidad municipal.
 - Capítulo II. Bicicletas y vehículos de movilidad personal privados destinados a su arrendamiento.
 - Capítulo III. Otros servicios.
- Título Segundo. Distribución urbana de mercancías y otros servicios
 - Capítulo I. Objeto y definiciones.
 - Capítulo II. Horario y zonificación.
 - Capítulo III. Espacios destinados a la realización de carga y descarga.
 - Capítulo IV. Tránsito y distribución de mercancías peligrosas.
 - Capítulo V. Mudanzas.
 - Capítulo VI. Rodajes.
- Título Tercero. Personas con movilidad reducida
 - Capítulo Único. Tarjetas para el estacionamiento de personas con movilidad reducida.
- Título Cuarto. Vehículos de servicios municipales y vehículos empleados en la ejecución de prestaciones contractuales al Ayuntamiento de Madrid
- Título Quinto. Eventos relevantes para la movilidad y el transporte público colectivo
- Título Sexto. Innovación

Libro IV. Disciplina viaria

- Título Primero. Régimen sancionador en materia de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial
 - Capítulo I. Medidas provisionales.
 - Capítulo II. Régimen sancionador.
- Título Segundo. Régimen sancionador en materia de convivencia y protección del patrimonio municipal

C. PARTE FINAL

- Disposiciones adicionales
 - Disposición adicional primera. Destino residencial de los aparcamientos rotacionales que reviertan al Ayuntamiento de Madrid.

Información de Firmantes del Documento



- Disposición adicional segunda. Cumplimiento de las obligaciones de transparencia y de reutilización de la información pública.
- Disposición adicional tercera. Protección de datos de carácter personal.
- Disposición adicional cuarta. Innovación de la movilidad segura, sostenible y conectada.

- Disposiciones transitorias

- Disposición transitoria primera. Requisitos ambientales generales para la circulación de vehículos en Madrid ZBE.
- Disposición transitoria segunda. Requisitos ambientales para la circulación de autotaxis y vehículos turismo de arrendamiento con conductor.
- Disposición transitoria tercera. Requisitos ambientales para el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro.
- Disposición transitoria cuarta. Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER y específicos de los vehículos tipo turismo rotulado con autorización como titulares de vehículos comerciales e industriales.
- Disposición transitoria quinta. Ampliación del Servicio de Estacionamiento Regulado.
- Disposición transitoria sexta. Estacionamiento de ciclomotores, motocicletas y vehículos de tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas.

- Disposición derogatoria

Disposición derogatoria única.

- Disposiciones finales

- Disposición final primera. Título competencial.
- Disposición final segunda. Interpretación y desarrollo de la ordenanza.
- Disposición final tercera. Publicación, entrada en vigor y comunicación.

D. ANEXOS

- Anexo I. Área de Estacionamiento Regulado (AER).
- Anexo II. Régimen de gestión y funcionamiento de “Madrid Zona de Bajas Emisiones”.
- Anexo III. Régimen de gestión y funcionamiento de la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro.
- Anexo IV. Régimen de gestión y funcionamiento de la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica.
- Anexo V. Acrónimos.
- Anexo VI. Definiciones.
- Anexo VII. Centros de actividad a efectos de lo previsto en el artículo 5 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.

3.2. Resumen de los principales aspectos y medidas más importantes

1.- Se regulan las ordenaciones de carácter permanente destinadas a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano:

- a) La creación de la Zona de Bajas Emisiones denominada “Madrid ZBE”.



- b) La creación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) de “Distrito Centro” y “Plaza Elíptica”.

Se da un nuevo contenido a los anexos II a IV para facilitar la claridad en el conocimiento y la aplicación por la ciudadanía de la regulación de “Madrid ZBE” y de las ZBEDEP “Distrito Centro” y “Plaza Elíptica”, y posibilitar la participación de los ciudadanos en su aprobación mediante el trámite de información pública.

2.- Se regula la ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante la modificación del anexo I, para 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. La implantación efectiva del SER en las zonas, barrios y distritos contemplados en la disposición en transitoria quinta deberá llevarse a cabo antes del 31 de diciembre de 2025.

3. Se introducen modificaciones para incrementar la seguridad vial en la movilidad urbana, especialmente respecto de las personas más vulnerables y respecto de las aceras.

4. Se pretende incrementar la eficacia de la protección otorgada a las personas con movilidad reducida (PMR), sancionando proporcionadamente a gravedad de los usos indebidos de la Tarjeta especial de estacionamiento para los vehículos de las personas con movilidad reducida (TEPMR) que vulneran e imposibilitan el uso por las personas autorizadas para el ejercicio de sus derechos individuales:

- a) Reforzando la garantía de accesibilidad universal de las aceras.
- b) Reservando exclusivamente a las PMR y a las personas con movilidad funcional el uso de ciclos imprescindibles para su movilidad en aceras y en sus carriles reservados.
- c) Precizando los supuestos de intervención de la Policía Municipal para garantizar el estacionamiento exclusivo de las PMR de las plazas especiales reservadas en los aparcamientos de centros comerciales, culturales, deportivos o de ocio.
- d) Precizando el régimen de revocación de la TEPMR como consecuencia de su uso indebido.
- e) Precizando el régimen de multas coercitivas destinadas a asegurar la ejecución forzosa del cumplimiento de la obligación de entrega de la (TEPMR), cuya retirada se hubiera acordado previamente mediante acuerdo de revocación o caducidad.

A tal efecto se modifica el artículo 228 para regular las multas coercitivas destinadas a asegurar el cumplimiento de la obligación de entrega de la TEPMR revocada o caducada, que pasa a formar parte del capítulo único del título tercero del libro III.

- f) Y agravando las sanciones por las infracciones en materia de convivencia en el espacio público municipal por el uso indebido de las TEPMR, cuando no fuera constitutivo de delito.



5. El proyecto contiene la regulación de la tarifa dinámica del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante el artículo 52.2.e) y la oportuna modificación de la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 9 de octubre de 200, tiene como objeto promover que no se produzca un aumento de los niveles de dióxido de nitrógeno que haga necesario a la adopción de ordenaciones temporales de movilidad, como consecuencia de la activación de planes de acción a corto plazo por motivos medioambientales durante episodios de contaminación en los términos regulados en el artículo 35 de la OMS.

6.- Se aborda la regulación del sistema de gestión inteligente del uso de las reservas de carga y descarga de mercancías para reducir el consumo energético derivado del tráfico de agitación y fomentar el uso de las tecnologías menos contaminantes en el ámbito de la distribución urbana de mercancías.

7.- La reforma adapta el contenido de la OMS a las normas tanto comunitarias como estatales en materia de circulación, vehículos y conductores, aprobadas desde que se produjo su entrada en vigor el 24 de octubre de 2018.

8.- Se refuerzan las medidas regulatorias destinadas a promover el uso de vehículos “CERO emisiones” y el desarrollo de la movilidad eléctrica.

Se avanza en la exigencia de requisitos medioambientales tanto en materia de clasificación ambiental según su potencial contaminante como en materia de contaminación acústica de los vehículos empleados en la prestación, tanto directa como indirecta, de los servicios públicos municipales. De esta forma se pretende que el Ayuntamiento de Madrid asuma el liderazgo de la sostenibilidad y ejemplifique la asunción autoimpuesta de los máximos esfuerzos y compromisos para su consecución.

Se fomenta la movilidad eléctrica compartida, mediante la creación de una nueva categoría específica de reservas para el estacionamiento de vehículos “CERO emisiones” destinados a vehículos de arrendamiento sin conductor de corta duración y sin base fija.

9.- Se da un nuevo contenido al artículo 233 para promover la innovación en materia de movilidad y transportes, que somete a autorización las experiencias piloto

10.- Se adicionan tres nuevos títulos al libro III: el título cuarto, formado por los artículos 229 y 230, regula los requisitos medioambientales de los vehículos que presten servicio al Ayuntamiento de Madrid; el título quinto, formado por los artículos 231 y 232, regula los eventos relevantes para la movilidad y el transporte público colectivo; y el título sexto, regula mediante el artículo 233 la innovación en la movilidad urbana sostenible, segura y conectada.

11.- Se da una nueva redacción al Libro IV sobre Disciplina viaria para centrarse en las infracciones en materia de tráfico, circulación y seguridad vial reguladas en la LTSV, y las infracciones en materia de convivencia y protección de patrimonio reguladas en conforme a la LBRL.

El libro IV sobre disciplina se divide en dos títulos: el primero de ellos, formado por los artículos 234 a 242, aborda el régimen sancionador en materia de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial conforme a lo previsto en el título V de la LTSV, en ejercicio de la habilitación contenida en el artículo 7 de la LTSV y el artículo 39.2 de la LCREM; el título segundo, formado por los artículos 243 a 245, establece el régimen sancionador en materia de convivencia y



protección del patrimonio municipal conforme a lo previsto en el título XI a LBRL, en ejercicio de la habilitación legal de artículo 139 de la LBRL.

12.- Se concreta la regulación de la exigencia de planes y análisis de movilidad para la autorización de los eventos que conlleven una afluencia de personas relevante a efectos de la movilidad urbana o al transporte público colectivo de viajeros.

13.- Se suprime la regulación de contenidos sancionadores medioambientales que, o bien han sido objeto de regulación específica en las ordenanzas municipales sectoriales en materia de medio ambiente, como la OCAS, o bien no tiene sentido regular en esta ordenanza porque su objeto es el tráfico, la circulación y la seguridad vial, y porque las infracciones a la normativa medioambiental se sancionan conforme a la legislación medioambiental estatal o autonómica aplicable. De este modo las infracciones en materia de calidad del aire seguirán sancionándose, como hasta ahora, mediante la aplicación de la LCA.

14.- Por idéntico motivo se suprimen las referencias al régimen sancionador de la Ley 16/1997, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid porque: la OMS es una ordenanza de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial, y no de transporte; y porque el régimen sancionador en materia de transporte se rige por lo dispuesto en las citadas Leyes.

15.- Se da un nuevo contenido a la disposición adicional cuarta para establecer la obligación de regulación, mediante ordenanza municipal, de bancos de prueba regulatorios para facilitar la innovación en la movilidad segura, sostenible y comunicada, en los términos y condiciones que reglamentariamente se aprueben.

16.- Se introducen determinadas mejoras en la OMS tanto por motivos sustantivos como basadas en las directrices de técnica normativa, aclarando, simplificando y perfeccionando determinados preceptos. En este sentido debe destacarse que:

- a) Se refuerzan las obligaciones de transparencia, publicidad activa y reutilización de la información pública establecidas en la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y de Participación de la Comunidad de Madrid, la Ordenanza de Transparencia de la Ciudad de Madrid de 27 de julio de 2016 y la Ley 37/2007, de 16 de noviembre, sobre reutilización de la información del sector público, tanto en el articulado como en el nuevo contenido de la disposición adicional segunda.
- b) Se introduce una nueva disposición adicional tercera destinada a regular la protección de los datos personales para dar cumplimiento del Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo y de la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales.
- c) Se da un nuevo contenido a los anexos II a IV, ambos inclusive, para facilitar la claridad en el conocimiento y la aplicación por la ciudadanía de la regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones (en adelante, Madrid ZBE) y de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) Distrito Centro y Plaza Elíptica, y posibilitar la participación de los ciudadanos en su aprobación mediante el trámite de información pública.



- d) Se introduce asimismo un nuevo anexo V que define los acrónimos, y que complementa el previamente existente anexo sobre definiciones, que pasa de ser el anexo III de la vigente OMS al anexo VI de la OMS modificada.
- e) La determinación de los centros de actividad a efectos de lo previsto en el artículo 5 del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad, pasa del anexo V al anexo VII de la OMS modificada.

3.3. Aspectos más novedosos

1.- NECESIDAD DE LA CREACIÓN DE “MADRID ZONA DE BAJAS EMISIONES” Y DE LAS ZONAS DE BAJAS EMISIONES DE ESPECIAL PROTECCIÓN (ZBEDEP) “DISTRITO CENTRO” Y “PLAZA ELÍPTICA”:

La necesidad de creación de Madrid Zona de Bajas Emisiones y de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica se fundamenta en la protección de la salud pública en los términos contenidos en el Informe SAM01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, incorporado por su relevancia como Anexo de esta MAIN, y cuyo contenido íntegro se da aquí por íntegramente reproducido.

La creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica responde asimismo, a la obligación legal de dar cumplimiento a la creación de zonas de bajas emisiones exigida por el artículo el artículo 14.3.a) de la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética a los municipios de más de 50.000 habitantes.

Por tanto, la creación de Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica responde al cumplimiento de una obligación legal.

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) en los términos establecidos en el Acuerdo de París adoptado el 12 de diciembre de 2015 en la 21.ª Conferencia de las Partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el «Boletín Oficial del Estado» el 2 de febrero de 2017 para mantener el incremento de la temperatura media global por debajo de los 2 °C respecto a los niveles preindustriales e, incluso si es posible, por debajo de 1,5 °C; así como aumentar la capacidad de adaptación a los efectos adversos del cambio climático y promover la resiliencia.

Por ello el artículo 14.3 de la citada Ley 7/2001 de cambio climático define las zonas de bajas emisiones en reducción como: *“el ámbito delimitado por una Administración pública, en ejercicio de sus competencias, dentro de su territorio, de carácter continuo, y en el que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente”*.



El párrafo anterior de mismo precepto establece la obligada coherencia de los planes de movilidad sostenible con los planes de calidad del aire con los que, en su caso, cuente el municipio con arreglo a lo previsto en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

La Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo, de Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa dispone en su artículo 22 que los Estados miembros habrán de elaborar planes y programas dirigidos a contener y disminuir los valores límite de aquellos contaminantes presentes en determinadas áreas o aglomeraciones urbanas.

Conforme a lo previsto en el artículo 22 en relación con la sección B.3 del anexo XV en la información que debe incluirse en los planes de calidad del aire locales, regionales o nacionales de mejora de la calidad del aire ambiente deben incluirse las “Medidas destinadas a limitar las emisiones procedentes de transporte mediante la planificación y la gestión de tráfico”, entre las que la Directiva incluye expresamente “el establecimiento de zonas de bajas emisiones”.

En este sentido es preciso destacar que el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación de creación de zonas de bajas emisiones prevista en el artículo 14.3 de la citada Ley 7/2001 de cambio climático, mediante la creación de Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica con la finalidad expresa y específica de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano mediante la mejora de la calidad del aire, para resolver el incumplimiento de los niveles máximo de inmisión en dióxido de nitrógeno establecidos por la normativa comunitaria y estatal: 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, los artículos 5.3, 16.4 y 18.2 de la Ley 34/2007 de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (RCA), que regula la gestión y evaluación de la calidad del aire con la finalidad de evitar, prevenir y reducir los efectos nocivos de los contaminantes atmosféricos sobre la salud humana y el medio ambiente.

Por tanto, el proyecto normativo contempla **la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica**, mediante la modificación que el proyecto normativo pretende dar a los artículos 21 a 24, las disposiciones transitorias primera y tercera y los anexos II a IV de la OMS:

1º) Con el objeto de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, mediante la mejora de la calidad del aire en **cumplimiento de 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 **y el Real Decreto 102/2011**, de 28 de enero, relativo a la **mejora de la calidad del aire**.

2º) Con la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica se da, asimismo, cumplimiento al artículo 14.3.a) de la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, que contempla las zonas de bajas emisiones como instrumentos tanto para la mejora de la calidad del aire como para mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero.

La creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica responde directa y principalmente a la mejora de calidad del aire por la imperiosa necesidad de dar cumplimiento a los valores límite de dióxido de nitrógeno (NO₂), para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano, para cumplir la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno y



17PEQ23016DDBN2G

para evitar una posible sanción por el TJUE en el procedimiento judicial iniciado por la Comisión contra el Reino de España por incumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno (NO2).

Adicionalmente la creación de las citadas ZBE satisface, de forma complementaria y subordinada a la imperiosa necesidad de cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno (NO2), el objetivo de mitigación de las emisiones de gases de efecto invernadero (dióxido de carbono, CO2).

3º) Con el objeto de **implementar** las obligaciones derivadas de **los instrumentos de planificación en materia de calidad del aire**. En este sentido debe señalarse que la creación de zonas de bajas emisiones es una obligación expresamente recogida en:

a) El Plan Nacional de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera 2013-2016 ¹ del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente (páginas 105, 135 y 136).

b) La “Estrategia de calidad del aire y cambio climático de la Comunidad de Madrid 2013-2020. Plan Azul+”, ² aprobada mediante Orden 665/2014, de 3 de abril, del Consejero de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid (BOCM nº. 97 de 25 de abril). ³

c) el “Plan de Calidad del Aire y Cambio Climático (Plan A)” ⁴ del Ayuntamiento de Madrid, aprobado definitivamente mediante Acuerdo de 21 de septiembre de 2017, de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid (BOAM nº. 7.999, de 26 de septiembre), 5 recoge como la medida nº 1 la creación de una ZBE

d) El “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”, ⁶ presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

4º) Desde el punto de vista jurídico **las zonas de bajas emisiones se materializan en la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico denominadas Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica**, reguladas los artículos 21 a 24, las disposiciones transitorias primera y tercera y los anexos II a IV de la OMS.

Con independencia de las finalidades sanitarias y medioambientales de proteger la salud pública y el medio ambiente mediante la mejora de la calidad de aire, Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica no son normas sanitarias ni medioambientales,

¹https://www.miteco.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/atmosfera-y-calidad-del-aire/calidad-del-aire/planes-mejora/Plan_Aire.aspx

²<https://www.comunidad.madrid/transparencia/informacion-institucional/planes-programas/estrategia-calidad-del-aire-y-cambio-climatico-comunidad>

³https://www.comunidad.madrid/transparencia/sites/default/files/plan/document/524_192_cm_o_66_5_2014_estrategia_0.pdf

⁴<https://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/Sostenibilidad/CalidadAire/Ficheros/PlanACalidadAire2019.pdf>

⁵https://transparencia.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/Sostenibilidad/CalidadAire/PlanA/Ficheros/BOAM7999_2039.pdf

⁶<https://transparencia.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/UDCMedios/noticias/2019/09%20septiembre/30Lunes/Notasprensa/Presentaci%C3%B3n%20Madrid%20360/ficheros/Avance-Estrategia-Sostenibilidad-Ambiental-Madrid-360.pdf>



sino que constituyen ordenaciones permanentes de tráfico, circulación y estacionamiento de vehículos. Se trata, por tanto, de normas de tráfico y circulación adoptadas en el ejercicio de las competencias de tráfico reguladas en los artículos 7.b) y 7.g) de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, de conformidad con lo previsto en los artículos 18 y 21 de la LTSV.

1.1 Definición, origen, valores límite y efectos sobre la salud de los principales contaminantes vinculados al tráfico rodado:

Dióxido de nitrógeno (NO₂):

Definición y origen: Los óxidos de nitrógenos son la mezcla de monóxido y dióxido de nitrógeno. El primero se genera en mayor proporción pero se oxida rápidamente en la atmósfera formando NO₂. El dióxido de nitrógeno (NO₂) es un contaminante primario cuyo origen principal en las grandes ciudades se relaciona con el tráfico rodado. Los niveles elevados de este contaminante producen fenómenos de eutrofización (exceso de crecimiento de plantas y algas en el agua) y acidificación (lluvia ácida), además de contribuir a la formación de partículas y O₃.

Valores límite: Los límites establecidos por la Unión Europea son de 40 µg/m³ de valor límite anual y 200 µg/m³ de valor límite horario que no podrá excederse en más de 18 ocasiones al año. También establece un nivel de alerta de 400 µg/m³.

Los límites de seguridad para la salud humana establecidos por la OMS son iguales a los indicados por la UE salvo en que no considera las excepciones (18 ocasiones/año).

Efectos sobre la salud: Según la OMS, en concentraciones de corta duración superiores a 200 µg/m³, el NO₂ es un gas tóxico que causa una importante inflamación de las vías respiratorias, lo que provoca un aumento de la reactividad bronquial y con ello de la mucosidad, favoreciendo el aumento de las infecciones respiratorias (bronquitis, bronquiolitis, neumonía, gripe) y de disminución de la función pulmonar. Estos efectos son especialmente frecuentes en menores de 5 años.

1.2 Exposición de la población a los efectos perniciosos de la contaminación del aire derivada del tráfico urbano.

1. La exposición de la población a los efectos perniciosos sobre la salud humana es generalizada e involuntaria y perjudica a toda la población a largo plazo, así como a buena parte de la población en menor o mayor medida a medio plazo.

2. Como señala Madrid Salud en su riguroso y fundamentado Informe SAM 1/21 la contaminación ambiental se asocia a graves patologías:

“Enfermedades respiratorias y cardiovasculares, trastornos del desarrollo o algunos tipos de cáncer se encuentran entre las principales patologías asociadas a la exposición de contaminantes medioambientales, incluidos los presentes en el aire. Asimismo, también puede ser atribuible a la acción de los contaminantes atmosféricos, cierto porcentaje de mortalidad prematura en especial en los sectores de población más vulnerable” (página 2).

3. Entre los estudios de la comunidad científica pueden destacarse, según el Informe SAM 1/2001, dos estudios recientes: el proyecto europeo ICARIUS publicado en 2020 específico sobre



las mejoras en salud pública derivadas de algunas de las principales medidas contempladas en el Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático de la ciudad de Madrid y el estudio de 2021 publicado por el ISGlobal relativo a la afección a la salud de las partículas PM2,5 y el dióxido de nitrógeno (NO2):

“En el marco del reciente proyecto europeo ICARUS se evaluó el impacto en la salud de medidas de control de la calidad del aire en nueve ciudades europeas, entre las que se encontraba Madrid. Este estudio cuantificó las posibles ganancias para la salud en términos de mortalidad prematura debido a los cambios en la calidad del aire que se lograrían con la implementación completa de las medidas del Plan A en la ciudad de Madrid. A nivel de toda la ciudad, el mayor impacto positivo en la salud fue atribuible a la reducción esperada de los niveles de concentración de NO2. La mejora en la calidad del aire a largo plazo podría posponer anualmente hasta 88 (0,4%) y 519 (2%) muertes prematuras por la reducción de PM2,5 y NO2, respectivamente. El estudio concluye que la implementación efectiva de medidas de control de la calidad en aire en la ciudad de Madrid provocaría una disminución apreciable en las concentraciones de contaminantes del aire relacionados con el tráfico y, a su vez, conduciría a importantes beneficios relacionados con la salud” (página 6).⁷

“Un reciente estudio publicado por el ISGlobal muestra las ciudades europeas con mayor mortalidad prematura relacionada con la contaminación del aire. Los resultados globales indican que, si todas las ciudades analizadas fuesen capaces de cumplir con los niveles de PM2,5 y NO2 recomendados por la OMS, se podrían evitar 51.000 y 900 muertes prematuras cada año, respectivamente. Los resultados señalan a Madrid como la ciudad estudiada con un porcentaje mayor de mortalidad prematura atribuible a la exposición al NO2” (página 6).⁸

4. Entre las evidencias científicas de la relación entre la contaminación ambiental y la salud pública destacan los siguientes hechos recogidos en el Informe de Madrid Salud (página 7):

1ª) Según establece la Organización Mundial de la Salud en 2016 se produjeron en el mundo un total de 4,2 millones de muertes prematuras atribuibles a la exposición a contaminantes ambientales. Se estima que ese mismo año un 91% de la población mundial residía de manera habitual en lugares que no cumplían las recomendaciones de calidad del aire de la OMS.⁹

2ª) La Agencia Europea del Medio Ambiente (AEMA), en su informe “Europe's environment 2015: Future prosperity depends on bolder steps in policy, knowledge, investments and innovation” de 2015, computa 430.000 muertes prematuras atribuidas a la exposición a PM2,5, mientras que al ruido ambiental se le atribuye al menos 10.000 muertes prematuras anuales por patología cardíaca en Europa.¹⁰

⁷Izquierdo R et al (2020). Health impact assessment by the implementation of Madrid City air-quality plan in 2020. Environmental Research. Volume 183, April 2020, 109021.

<https://doi.org/10.1016/j.envres.2019.109021>

⁸Khomenko S, et al (2021) Premature mortality due to air pollution in European cities; an Urban Burden of Disease Assessment. The Lancet Planetary Health, 2021.

[https://doi.org/10.1016/S2542-5196\(20\)30272-2](https://doi.org/10.1016/S2542-5196(20)30272-2)

⁹WHO | Ambient air pollution: A global assessment of exposure and burden of disease [Internet]. WHO. 2016. <http://www.who.int/phe/publications/air-pollution-global-assessment/en/>

¹⁰<https://www.eea.europa.eu/media/newsreleases/future-prosperity-depends-on-bolder>



3ª Según el último informe de la Agencia Europea de Medio Ambiente (2020), en 2018 la exposición prolongada a PM2,5 en Europa (incluidos 41 países) fue responsable de aproximadamente 417.000 muertes prematuras, de las cuales alrededor de 379.000 se produjeron en la UE-28.¹¹

4ª La contaminación atmosférica es responsable del 6% del total de mortalidad siendo su origen el tráfico rodado en la mitad de los casos.¹²

5ª La exposición a largo plazo de la población a la contaminación atmosférica aumenta el riesgo de enfermedades cardiovasculares y respiratorias, estimándose en 2015 una pérdida de esperanza de vida de 2,9 años de vida.¹³

5. La protección de la salud pública frente a las consecuencias negativas sobre la salud humana derivadas de la exposición a niveles de dióxido de nitrógeno superiores a los valores límite establecidos es uno de los objetivos fundamentales de las sucesivas Directiva comunitarias en materia de calidad del aire, actualmente regulados 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 (en adelante, DCA). La regulación comunitaria ha sido transpuesta en 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).

6. La Agencia Europea de Medio Ambiente es el organismo europeo competente en la evaluación y el seguimiento del medio ambiente de los Estados de la Unión Europea, incluyendo la competencia de análisis y seguimiento de la calidad del aire y la exposición por los ciudadanos a contaminantes como el dióxido de nitrógeno para su evaluación por la Comisión Europea.

La Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA) advierte anualmente del negativo impacto sobre la salud de la población europea derivado de la contaminación en la salud, particularmente en zonas urbanas, especialmente por su exposición a elevados niveles de NO₂, junto con las partículas en suspensión (PM) y el ozono troposférico.

La AEMA destaca que la contaminación ambiental derivada del dióxido de nitrógeno no solo ocasiona un impacto significativo sobre la salud de los ciudadanos europeos que viven en las áreas urbanas, sino que tiene también impactos económicos considerables en forma de reducción de esperanza de vida, incremento de los costes sanitarios y reducción de la productividad.

En sus informes de 2015 (página 9), 2016 (página 9), 2017 (página 9) y 2018 (página 8) la Agencia Europea de Medio Ambiente concluye que:

¹¹ Air quality in Europe — 2020 report. <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2020-report>

¹² Public-health impact of outdoor and traffic-related air pollution: a European assessment Künzli, N et al.

The Lancet, Volume 356 , Issue 9232 , 795 – 801. [http://dx.doi.org/10.1016/S0140-6736\(00\)02653-2](http://dx.doi.org/10.1016/S0140-6736(00)02653-2)

¹³ Loss of life expectancy from air pollution compared to other risk factors: a worldwide perspective; Lelieveld J. et al (2020) Cardiovascular Research, Volume 116, Issue 11, 1 September 2020, Pages 1910–1917. <https://doi.org/10.1093/cvr/cvaa025>



17PEQ230I6DDBN2G

“Air pollution continues to have significant impacts on the health of Europeans, particularly in urban areas. It also has considerable economic impacts, cutting lives short, increasing medical costs and reducing productivity through working days lost across the economy.”

Por su parte, en sus informes de 2019 (página 8) y 2020 (página 7) la Agencia Europea de Medio Ambiente concluye que:

“Air pollution continues to have significant impacts on the health of the European population, particularly in urban areas. Europe’s most serious pollutants, in terms of harm to human health, are PM, NO₂ and ground-level O₃. Some population groups are more affected by air pollution than others, because they are more exposed or vulnerable to environmental hazards. Lower socio-economic groups tend to be more exposed to air pollution, while older people, children and those with pre-existing health conditions are more vulnerable. Air pollution also has considerable economic impacts, cutting lives short, increasing medical costs and reducing productivity through working days lost across the economy.”

A continuación se exponen los datos sobre muertes prematuras como consecuencia de la exposición a dióxido de nitrógeno (NO₂) oficialmente publicados por la Agencia Europea de Medio Ambiente, extraídos de sus informes anuales “Air quality in Europe”:

Muertes prematuras atribuibles a la exposición de NO₂:

AÑO INFORME	2015	2016	2017	2018	2019	2020
AÑO DATOS	2012	2013	2014	2015	2016	2018
ESPAÑA	5.900	4.280	6.740	8.900	7.700	6.800
UE -28	72.000	68.000	75.000	76.000	68.000	54.000

Los datos sobre mortalidad prematura se incluyeron por primera vez en el informe de 2015. Las cifras correspondientes al año 2017 no aparecen recogidas en la tabla ya que, hasta el 2019 los informes recogían los datos por muertes prematuras sucedidas 3 años antes de la emisión del mismo, pero el informe del año 2020 recoge los datos correspondientes a 2 años antes.

Los informes de la AEMA solo recogen los datos oficiales sobre mortalidad prematura, pero no incluyen los datos sobre morbilidad, enfermedades y reducción de la esperanza de vida que pueden encontrarse en investigaciones científicas.

A continuación, se indica donde se encuentra recogida la información que ha dado lugar a la tabla anterior:

- **Informe 2015:**
Air quality in Europe — 2015 report.
Página 44: Tabla 9.2 Premature deaths attributable to PM_{2.5}, O₃ and NO₂ exposure in 2012 in 40 European countries and the EU-28.
- **Informe 2016:**
Air quality in Europe – 2016 report.
Página 60: Tabla 10.1 Premature deaths attributable to PM_{2.5}, NO₂ and O₃ exposure in 41 European countries and the EU-28 in 2013.



17PEQ23016DDBN2G

- **Informe 2017:**
Air quality in Europe — 2017 report.
Página 57: Table 10.1 Premature deaths attributable to PM2.5 (a), NO₂ (a) and O₃ exposure in 41 European countries and the EU-28, 2014.
- **Informe 2018:**
Air quality in Europe — 2018 report.
Página 64: Tabla 10.1 Premature deaths attributable to PM2.5, NO₂ and O₃ exposure in 41 European countries and the EU-28, 2015.
- **Informe 2019:**
Air quality in Europe – 2019 Report.
Página 68: Tabla 10.1 Premature deaths attributable to PM2.5, NO₂ and O₃ exposure in 41 European countries and the EU-28, 2016.
- **Informe 2020:**
Air quality in Europe - 2020 Report
Página 108: Tabla 10.1 Premature deaths attributable to PM2.5, NO₂ and O₃ exposure in 41 European countries and the EU-28, 2018.

En el siguiente enlace se pueden descargar todos los informes publicados:

https://www.eea.europa.eu/publications#7=en&c11=5&c14=air-quality-reports&c12=&b_start=0

1.3 La creación de “Madrid ZBE” y de las ZBEDEP “Distrito Centro” “Plaza Elíptica” como instrumentos 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:

Las estrategias para eliminar o reducir los efectos de la exposición a los contaminantes ambientales sobre la salud humana comprenden actuaciones diversas, como la:

“1. Predicción y detección precoz de la relación entre los niveles de concentración de los contaminantes y sus posibles efectos en salud”.

La creación de la Zona de Bajas Emisiones de la totalidad de la ciudad de Madrid (“Madrid ZBE”) y de las ZBEDEP “Distrito Centro” y “Plaza Elíptica” se adopta sobre la base de las mediciones de la evolución de la calidad del aire en la ciudad de Madrid y sobre la base de los conocimientos científicos, tanto nacionales como internacionales, sobre el impacto sobre la salud humana de la contaminación del aire, especialmente de los perjudiciales efectos derivados del dióxido de nitrógeno y de las partículas.

“2. Reducción de los niveles de contaminación, actuando sobre los focos u orígenes del problema, que en grandes ciudades se relacionan en especial con la movilidad y transporte urbano”.

La creación de “Madrid ZBE” y de las ZBEDEP “Distrito Centro” y “Plaza Elíptica” constituye una medida de ordenación permanente de tráfico destinada a proteger el derecho a la vida, la integridad física y la salud pública mediante la reducción de los niveles de contaminación del aire a través de la reducción de tráfico rodado, especialmente del más



contaminante. Se trata de una medida de ordenación del tráfico que actúa, conforme a la legislación estatal en materia de salud pública y de calidad del aire, sobre el origen del problema, sobre el foco de contaminación ambiental que constituye el tráfico rodado urbano.

“3. Reducción o eliminación de la exposición de la población en especial de sectores más vulnerables”.

En este sentido debe señalarse que se espera que la creación de “Madrid ZBE” y de las ZBEDEP “Distrito Centro” y “Plaza Elíptica” suponga un impacto positivo sobre la salud de las personas, y muy especialmente sobre la salud de los sectores de la sociedad más vulnerables a los efectos perniciosos de la contaminación del aire a corto y medio plazo.

“4. Elaboración e implementación de planes de mejora de la calidad ambiental, así como de programas de información, sensibilización y educación ambiental”.

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 la mejora de la calidad del aire, concretamente del “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” y del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”, presentada en septiembre de 2019.

1.4 Racionalidad de la creación de “Madrid ZBE” y de las ZBEDEP “Distrito Centro” y “Plaza Elíptica”:

La creación de las ordenaciones permanentes de tráfico “Madrid ZBE” y de las ZBEDEP “Distrito Centro” y “Plaza Elíptica” mediante su regulación a través de la modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible es racional jurídicamente porque sirve a la consecución de las razones de interés general que determinan la necesidad de dicha regulación y motivan su aprobación:

1ª Dado que el tráfico motorizado supone la principal causa de origen del dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, las regulaciones de ordenaciones permanentes de tráfico que reduzcan la circulación de vehículos como “Madrid ZBE” y las ZBEDEP “Distrito Centro” y “Plaza Elíptica” tendrá un impacto positivo sobre la salud pública tal y como acreditan el Informe de 11 de febrero de 2021 de la Dirección General de Salud Pública de la Consejería de Sanidad y el Informe SAM 1/2001 de 19 de febrero del organismo autónomo sanitario “Madrid Salud”.

2ª El efecto positivo de las medidas de ordenación permanente del tráfico que restrinjan el tráfico motorizado, con especial atención a la limitación y prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, ha sido estudiado en el marco del proyecto europeo ICARIUS,¹⁴ según el cual la implementación efectiva de medidas de control de la calidad en aire en la ciudad de Madrid provocaría una disminución apreciable en las concentraciones de contaminantes del aire relacionados con el tráfico y, a su vez, conduciría a importantes beneficios relacionados con la salud:

¹⁴Izquierdo R et al (2020). Health impact assessment by the implementation of Madrid City air-quality plan in 2020. Environmental Research. Volume 183, April 2020, 109021.
<https://doi.org/10.1016/j.envres.2019.109021>



“Este estudio cuantificó las posibles ganancias para la salud en términos de mortalidad prematura debido a los cambios en la calidad del aire que se lograrían con la implementación completa de las medidas del Plan A en la ciudad de Madrid. A nivel de toda la ciudad, el mayor impacto positivo en la salud fue atribuible a la reducción esperada de los niveles de concentración de NO₂. La mejora en la calidad del aire a largo plazo podría posponer anualmente hasta 88 (0,4%) y 519 (2%) muertes prematuras por la reducción de PM_{2,5} y NO₂, respectivamente.”¹⁵

3ª Asimismo el efecto positivo sobre la salud que se deriva de la reducción de la circulación de vehículos de combustión puede concluirse de la relevante reducción de las emisiones contaminantes de dióxido de nitrógeno producidas en la ciudad de Madrid desde mediados de marzo de 2020 hasta mediados de mayo de 2020, como consecuencia de las medidas limitativas de la circulación durante el primer estado de alarma y sus prórrogas.¹⁶ Desde que se inició el confinamiento se observó una caída significativa de las concentraciones de NO₂ como consecuencia de la reducción de las emisiones con respecto a las semanas anteriores de 2020, que alcanzó el 47% de reducción entre el 15 de marzo y el 30 de abril.

Puede verse este efecto en los gráficos mostrados a continuación, publicados en el Informe “Air Quality in Europe 2020 Report”¹⁷ de la Agencia Europea de Medio Ambiente:

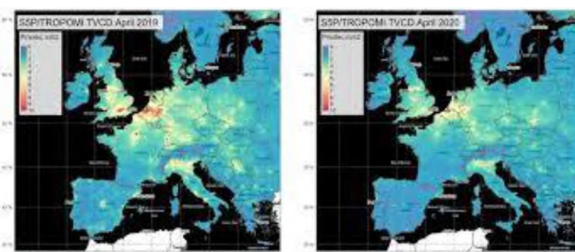


Imagen: Average NO₂ pollution level (tropospheric vertical column) from Sentinel-5P/TROPOMI for the period 15 March to 15 April 2019 (left panel) and for the same period in 2020 (right panel).

Según este informe, entre las ciudades con mayor reducción de los niveles de NO₂ en el periodo de 15 de marzo a 30 de abril de 2020 se encuentran las ciudades españolas de Barcelona, con una reducción del 59%, y Madrid, con una reducción del 47% de NO₂ motivadas por el confinamiento. Ambas ciudades se encuentran entre las ciudades europeas que mayor reducción de las emisiones de NO₂ experimentaron durante dicho periodo en el que se sucedieron medidas de restricción de la movilidad.

2.- FUNDAMENTACIÓN JURÍDICA DE LA CREACIÓN DE “MADRID ZONA DE BAJAS EMISIONES” Y DE LAS ZONAS DE BAJAS EMISIONES DE ESPECIAL PROTECCIÓN (ZBEDEP) “DISTRITO CENTRO” Y “PLAZA ELÍPTICA”:

¹⁵Informe SAM 1/2001 de 19 de febrero de 2021, de Madrid Salud, página 6.

¹⁶Declarado mediante el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19.

¹⁷AEMA, “Air quality in Europe 2020 report”. <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2020-report>



1. El artículo 45 de la Constitución Española establece que *“todos tenemos el derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, así como el deber de conservarlo, siendo los poderes públicos los que velarán por la utilización racional de todos los recursos naturales, con el fin de proteger y mejorar la calidad de la vida y defender y restaurar el medio ambiente, apoyándose en la indispensable solidaridad colectiva”*.

La Ley 33/2011, General de Salud Pública regula la vigilancia en salud pública estableciendo que deberá tomaren cuenta, entre otros, los riesgos ambientales y sus efectos en la salud, incluida la presencia de los agentes contaminantes en el medio ambiente y en las personas. Así, en su artículo 27 sobre las actuaciones de protección de la salud, indica que las Administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias, protegerán la salud de la población mediante actividades y servicios que actúen sobre los riesgos en el medio.

En materia de protección de la salud Ley 33/2011, General de Salud Pública regula en su artículo 30 las siguientes funciones en materia de sanidad ambiental:

- “1. la identificación, la evaluación, la gestión y la comunicación de los riesgos para la salud que puedan derivarse de los condicionantes ambientales;*
 - 2. la vigilancia de los factores ambientales de carácter físico, químico o biológico y de las situaciones ambientales que afectan o pueden afectar a la salud;*
 - 3. así como la identificación de las políticas de cualquier sector que reducen los riesgos ambientales para la salud.*
- ... Las Administraciones públicas implantarán programas de sanidad ambiental, coordinados por las Administraciones sanitarias, para elevar el nivel de protección de la salud ante los riesgos derivados de los condicionantes ambientales”*.

2. Dado que el tráfico rodado es la principal fuente de contaminación y que los niveles más elevados de contaminación por dióxido de nitrógeno se registran en las áreas de la ciudad de Madrid donde la intensidad circulatoria de vehículos es mayor, el Ayuntamiento de Madrid ha diseñado y planificado la creación mediante ordenanza municipal de “Madrid ZBE” y de las ZBEDEP “Madrid Central” y “Plaza Elíptica” en cumplimiento de la obligación de velar, en el ámbito de sus competencias, por la protección de la salud de las personas y la mejora de la calidad del aire conforme a lo previsto en los artículos de la Ley y los artículos 5.3, 16.4 y 18.2 de la LCA.

3. En relación con la contaminación atmosférica, el marco legal actual sobre calidad y evaluación del aire tiene su origen en la Ley 38/1972, de 22 de diciembre, de Protección del Ambiente Atmosférico y en la Directiva 96/62/CE (Directiva Marco de Calidad del Aire). La normativa se ha ido adaptando desde su aprobación para recoger la evolución de los enfoques europeos, con el objetivo de mejorar la prevención de los efectos nocivos de los contaminantes atmosféricos sobre la salud y el medio ambiente. La legislación española sobre calidad del aire en vigor viene representada por las siguientes normas: Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

La Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo, de Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa dispone en su artículo 22 que los Estados miembros habrán de elaborar planes y programas dirigidos a contener y disminuir los valores límite de aquellos contaminantes presentes en determinadas áreas o aglomeraciones urbanas.



Conforme a lo previsto en el artículo 22 en relación con la sección B del anexo XV en la información que debe incluirse en los planes de calidad del aire locales, regionales o nacionales de mejora de la calidad del aire ambiente deben incluirse las “Medidas destinadas a limitar las emisiones procedentes de transporte mediante la planificación y la gestión de tráfico”, entre las que la Directiva incluye expresamente “el establecimiento de zonas de bajas emisiones”.

Por su parte, a nivel nacional, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera¹⁸ (en adelante LCA) prevé en su artículo 5.3 que las Entidades Locales ejercerán competencias en materia de calidad del aire y protección de la atmósfera.

El tercer párrafo del artículo 16.4 de la LCA impone a los municipios de más de 100.000 habitantes la elaboración de planes y programas para el cumplimiento y mejora de los objetivos de calidad del aire “en el marco de la legislación sobre seguridad vial”, obligando asimismo en el artículo 18.1 de la misma LCA a la integración de las consideraciones relativas a la protección de la atmósfera en la planificación, desarrollo y ejecución de las diferentes políticas sectoriales, debiendo adoptar las medidas de restricción total o parcial del tráfico que resulten necesarias.

El segundo párrafo del artículo 16.4 de la LCA habilita expresamente a las entidades locales para adoptar, “con el objeto de alcanzar los objetivos de esta ley”, “medidas de restricción total o parcial del tráfico, incluyendo restricciones a los vehículos más contaminantes, a ciertas matrículas, a ciertas horas o a ciertas zonas, entre otras”.

4. La Comisión Europea recomienda la creación de “zonas de bajas emisiones” como una medida eficaz fundamental para reducir la contaminación, como uno de los instrumentos esenciales más útiles y relevantes para la mejora de la calidad del aire. Así lo recoge en su Dictamen motivado 258 - Infracción nº 2015/2053, de 15 de febrero de 2017, de la Comisión Europea, dirigido al Reino de España, de conformidad con el artículo 258 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, por el incumplimiento de las obligaciones derivadas de la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, en relación con los valores límite de NO2 por incumplimiento de los límites máximos permitidos de calidad del aire (NO2), en el que la Comisión Europea criticaba que no se hubieran creado “zonas de bajas emisiones” para combatir la elevada contaminación por dióxido de nitrógeno (párrafo 99, página 29):

“99. La Comisión señala que hay de hecho otras medidas eficaces que hubieran contribuido sustancialmente a respetar los valores límite de emisión de NO2. Podrían haberse aplicado medidas de este tipo para abordar los volúmenes de tráfico, los carburantes utilizados o el estilo de conducción; y podrían haberse incluido zonas de bajas emisiones u otras restricciones de acceso al tráfico (incluidas las destinadas a reducir la utilización de vehículos diésel que no cumplan los estándares de emisión Euro 6 en algunas zonas urbanas), impuestos sobre el combustible o del automóvil vinculados a las emisiones y el impulso a los vehículos híbridos, eléctricos o en general con capacidad de cero emisiones (que tendrían un impacto positivo en cuanto a reducción de las emisiones tanto de CO2 como de NO2)”.

5. Conforme a lo previsto en la Directiva comunitaria, la creación de “zonas de bajas emisiones” figura como obligación de los municipios en los instrumentos de planeamiento de calidad del aire y protección de la atmósfera tanto nacional, como autonómico y municipal:

¹⁸<https://www.boe.es/buscar/pdf/2007/BOE-A-2007-19744-consolidado.pdf>



Está contemplada como medida eficiente para reducir la contaminación en el **Plan Nacional de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera 2013-2016** ¹⁹ del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente (página 105). El Plan Nacional de Calidad del Aire contempla como objetivo “TRA 5” la “creación del marco normativo estatal para la implantación de Zonas de Bajas Emisiones” (páginas 135 y 136).²⁰

La creación de “zonas de bajas emisiones” se recoge asimismo como una obligación por la **“Estrategia de calidad del aire y cambio climático de la Comunidad de Madrid 2013-2020. Plan Azul+”**,²¹ aprobada mediante Orden 665/2014, de 3 de abril, del Consejero de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid (BOCM nº. 97 de 25 de abril).²²

La “Memoria”²³ de la citada “Estrategia” recoge entre las medidas de la “Línea de actuación 2. Alternativas al tráfico privado motorizado” del grupo “5.1 Sector Transporte” la medida “9. Zonas de bajas emisiones y áreas de prioridad residencial” (páginas 89 y 98) en los siguientes términos:

“La definición y el establecimiento de zonas de bajas emisiones (ZBE) y áreas de prioridad residencial (APR) es una opción altamente efectiva para la mejora de la calidad del aire en los núcleos urbanos.

Las ZBE delimitan un ámbito territorial, normalmente coincidente con las zonas de los núcleos urbanos más congestionadas por el tráfico o con niveles elevados de algún contaminante, en el que intensificar actuaciones que permitan una mejora de la calidad del aire local. (...)

En ambas zonas pueden ser aplicadas de forma conjunta numerosas actuaciones para la mejora del tráfico. Las recogidas en la presente medida se focalizan en reducir la circulación de vehículos o, en su defecto, fomentar que los desplazamientos privados se realicen con vehículos menos contaminantes, especialmente en las zonas delimitadas como ZBE. La Comunidad de Madrid coordinará la implementación de actuaciones de mejora del tráfico y disminución de emisiones contaminantes de los vehículos en estas zonas de forma coherente con el sistema nacional de clasificación de vehículos en función de su potencial contaminador en todos los municipios de más de 100.000 habitantes”.

Entre los impactos que la creación de “Zonas de Bajas Emisiones” puede suponer la “Estrategia de calidad del aire y cambio climático de la Comunidad de Madrid 2013-2020. Plan Azul+” concluye la:

“Reducción de la emisión de contaminantes y mejora de la calidad del aire, como consecuencia de la reducción del tráfico y el uso de vehículos menos contaminantes. En

¹⁹ https://www.miteco.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/atmosfera-y-calidad-del-aire/calidad-del-aire/planes-mejora/Plan_Aire.aspx

²⁰ https://www.miteco.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/atmosfera-y-calidad-del-aire/PLAN%20AIRE%202013-2016_tcm30-182392.pdf

²¹ <https://www.comunidad.madrid/transparencia/informacion-institucional/planes-programas/estrategia-calidad-del-aire-y-cambio-climatico-comunidad>

²² https://www.comunidad.madrid/transparencia/sites/default/files/plan/document/524_192_cm_o_66_5_2014_estrategia_0.pdf

²³ https://www.comunidad.madrid/transparencia/sites/default/files/plan/document/577_189_memoria_estrategia_de_calidad_del_aire_de_la_comunidad_de_madrid_2013-2020_0.pdf



17PEQ230I6DDBN2G

concreto reducción de densidad de tráfico y la circulación de vehículos más contaminantes en ZBE”.

En el ámbito municipal, el “Plan de Calidad del Aire y Cambio Climático (Plan A)”²⁴ del Ayuntamiento de Madrid, aprobado definitivamente mediante Acuerdo de 21 de septiembre de 2017, de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid (BOAM nº. 7.999, de 26 de septiembre),²⁵ recoge como la medida nº 1 la creación de una ZBE que denomina “Área Central Cero Emisiones” (página 76 y 78 a 80) que en el proyecto normativo vendría a identificarse con la ZBEDEP “Distrito Centro”:

“Por ello, se considera necesario dar continuidad a la zona de acceso restringido, delimitando una nueva área de mayor superficie, que englobando a las ya consolidadas APR, permita optimizar los efectos positivos que han tenido éstas hasta el día de hoy, así como introducir nuevos criterios de acceso para potenciar la disminución de la intensidad de tráfico y el fomento del uso de vehículos de bajas emisiones.

Se han considerado los límites del nuevo ámbito como elementos continuos y estructurantes de la red viaria, de manera que conformen un perímetro fácilmente reconocible para los usuarios del automóvil. Esto evitará el acceso involuntario al área y hará posible una racionalización de los puntos de acceso y su control.

De manera global, esta medida impulsará la regeneración del centro urbano mediante la implantación de un nuevo modelo de movilidad que priorice al peatón, a la bicicleta, al transporte público y en general a los vehículos menos contaminantes, mejorando la calidad de vida de residentes, facilitando sus desplazamientos y disminuyendo los niveles de contaminación acústica y atmosférica. Igualmente se pretende establecer un sistema eficiente para la movilidad de los visitantes y turistas, adecuado a las especiales características de la trama viaria del centro, que garantice la accesibilidad a los modos de transporte sostenibles; eliminando el tráfico de paso en todo el centro histórico y recuperando el espacio público para el peatón.”

A tal fin se delimita un Área Central de perímetro continuo y de acceso restringido con el objeto de eliminar el tráfico de paso y minimizar el de agitación, y se establecen criterios de acceso diferenciados teniendo en cuenta las variables de tecnología del vehículo, el horario y las condiciones de uso del espacio público (página 80).

“Este perímetro conforma un límite fácilmente reconocible (rondas y bulevares), en el que se encuentran repartidos de forma homogénea nodos de acceso al ámbito. Su configuración permite establecer un sistema de fácil gestión de control de accesos, tanto al ámbito como a los aparcamientos”.

Por su parte, el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”,²⁶ presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019, define el “anillo 2” que identifica

²⁴<https://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/Sostenibilidad/CalidadAire/Ficheros/PlanACalidadAire2019.pdf>

²⁵https://transparencia.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/Sostenibilidad/CalidadAire/PlanA/Ficheros/BOAM7999_2039.pdf

²⁶<https://transparencia.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/UDCMedios/noticias/2019/09%20septiembre/30Lunes/Notasprensa/Presentaci%C3%B3n%20Madrid%20360/ficheros/Avance-Estrategia-Sostenibilidad-Ambiental-Madrid-360.pdf>



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 la EMT para comunicar “Madrid Central” de norte a sur y de este oeste y la creación de una línea circular de autobuses de bajas emisiones que recorra el perímetro de “Madrid Central”. “Madrid 360” planifica las restricciones de la circulación 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.²⁷

6. En la elaboración y aprobación del presente proyecto normativo se ha dado cumplimiento a la preceptiva participación de la ciudadanía en su elaboración, por lo que en la creación de “Madrid ZBE” y de las ZBEDEP “Madrid Central” y “Plaza Elíptica” se ha garantizado plenamente el derecho de participación pública en la elaboración de disposiciones de carácter general, al darse estricto cumplimiento a:

- a) la legislación estatal básica sobre procedimiento administrativo común: a los artículos 83, 129.5 y 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (en adelante LPAC);
- b) la legislación autonómica en materia de participación: a los artículos 51.3.a) y 60.1 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y Participación de la Comunidad de Madrid;
- c) la legislación estatal en materia de participación en la elaboración de disposiciones de carácter general en materia de medio ambiente: al artículo 17 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y a los artículos 1.b), 3.2.a), 3.2.c), 16 y 18.1.d) de la Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente;
- d) a la legislación sobre participación en materia de movilidad: al artículo 99.b) de la LES.²⁸

2.- “MADRID ZONA DE BAJAS EMISIONES” (MADRID ZBE”):

NECESIDAD DE LA REGULACIÓN DE MADRID ZONA DE BAJAS EMISIONES:

1. 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

²⁷<https://www.madrid.es/sites/v/index.jsp?vgnextoid=3d6c1609d818d610VgnVCM2000001f4a900aRCRD&vgnnextchannel=1578e3d5d3e07010VgnVCM100000dc0ca8c0RCRD>

²⁸<https://www.boe.es/buscar/pdf/2006/BOE-A-2006-13010-consolidado.pdf>



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”).

2. 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.

3. El Proyecto normativo 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:

“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”.

4. 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”).

5. La regulación de Madrid ZBE es necesaria porque **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 imprescindible para dar cumplimiento a los valores límite establecidos por la normativa comunitaria y nacional de calidad de aire (la DCA, la LCA y el RCA).

Por tanto, 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 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 ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

LEGALIDAD DE LA REGULACIÓN DE MADRID ZONA DE BAJAS EMISIONES:

1. La regulación de Madrid ZBE responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física, establecido en el artículo 15 de la Constitución Española de 1978, así como los derechos reconocidos en los artículos 43 y 45 del citado texto constitucional de la protección de la salud y a disfrutar de un medio ambiente adecuado, respectivamente.

Así, en virtud del mandato constitucional recogido en los citados artículos corresponde al Ayuntamiento de Madrid, tutelar la salud pública a través de medidas preventivas; proteger y mejorar la calidad de la vida y defender y restaurar el medio ambiente, apoyándose en la indispensable solidaridad colectiva.

2. Conforme a lo previsto en los artículos 38 y 39.1 de la LCREM, el artículo 25.2.g) de la LBRL y los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV el Ayuntamiento de Madrid tiene competencia para establecer restricciones y prohibiciones a la circulación de vehículos por motivos medioambientales.

La ordenación permanente del uso del espacio público y la circulación y el estacionamiento de vehículos para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano y de dar cumplimiento a la normativa comunitaria y nacional en materia de calidad del aire es una facultad legalmente atribuida por 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.



Tal y como establece el artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo:

“Artículo 21.3 OMS (Proyecto normativo).

3. 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 y el segundo párrafo del artículo 16.4 de la LCA, al objeto de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, se prohíbe la circulación en las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE a los vehículos con clasificación ambiental A en el RV, según su potencial contaminante, en los términos previstos en el apartado 2 de la disposición transitoria primera.”

3. Adicionalmente debe señalarse que el segundo párrafo del artículo 16.4 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA), atribuye a los municipios la competencia de “adoptar medidas de restricción total o parcial del tráfico, incluyendo restricciones a los vehículos más contaminantes”, por tanto se atribuye legalmente la competencia de restricción total del tráfico (en todas las vías del término municipal”) para los vehículos más contaminantes:

“Artículo 16.4 de la LCA (párrafo segundo)

Asimismo, las entidades locales, con el objeto de alcanzar los objetivos de esta ley, podrán adoptar medidas de restricción total o parcial del tráfico, incluyendo restricciones a los vehículos más contaminantes, a ciertas matrículas, a ciertas horas o a ciertas zonas, entre otras”.

4. Asimismo el Ayuntamiento de Madrid, en los términos de la legislación del Estado y de la Comunidad Autónoma, tiene atribuidas, en aplicación del artículo 25.2 b) y j) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local (LRBRL) las competencias para la protección del medio ambiente urbano, en particular, la protección contra la contaminación atmosférica en las zonas urbanas y para la protección de la salubridad pública.

5. En este mismo sentido el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, destacando el control sanitario de la contaminación atmosférica 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 y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como en el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que dispone que los municipios de más de 50.000 habitantes adoptarán antes de 2023 planes de movilidad urbana sostenible que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad incluyendo, al menos: el establecimiento de zonas de bajas emisiones antes de 2023.

RACIONALIDAD DE LA REGULACIÓN DE MADRID ZONA DE BAJAS EMISIONES:

1. La motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE se ha adoptado conforme a evidencias científicas y de conformidad con lo establecido en el ordenamiento jurídico:



- 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).

2. La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial analiza en el epígrafe 1 de su apartado “6.7.1 Impacto sobre la salud pública” el impacto positivo valorado por la Consejería de Sanidad de la Comunidad de Madrid en su “Informe de 10 de febrero de 2011, de la Dirección de Salud Pública, sobre el anteproyecto de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible. Ayuntamiento de Madrid”, que destaca que:

“La OMS (Organización Mundial de la Salud) considera la contaminación atmosférica, y más en concreto las partículas, cancerígena para los humanos y ha señalado que es uno de los principales riesgos ambientales para la salud. Reduciendo los niveles de contaminación, se puede reducir la carga de morbilidad por accidentes cardiovasculares, enfermedades cardíacas, cáncer de pulmón y enfermedades respiratorias crónicas”.

“las propias características urbanas y meteorológicas, contribuye a que en la ciudad de Madrid, los problemas de superación de determinados contaminantes con impacto en salud constituyan un elemento de riesgo para la salud de la población, sobre todo, para la más vulnerable. Con frecuencia, los niveles de dióxido de nitrógeno (NO₂) son superados en la Comunidad de Madrid, incumpliendo así la normativa europea”.

A continuación, en los epígrafes 2 y 3 del apartado “6.7.1 Impacto sobre la salud pública” de la MAIN analiza el impacto sobre la salud y la valoración por Madrid Salud. Por su enorme relevancia la MAIN reproduce de forma íntegra y literal el “Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental”, en forma de Anexo (páginas 273 a 297 de la MAIN inicial).



3. La regulación de Madrid ZBE satisface el principio de racionalidad porque se dirige a reducir progresivamente la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", por ser los vehículos más contaminantes:

Los vehículos con clasificación ambiental "A" son los vehículos más antiguos y contaminantes. 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" según su potencial contaminante 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".

Lo que demuestra el elevado impacto ambiental de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

PROPORCIONALIDAD DE LA REGULACIÓN DE MADRID ZONA DE BAJAS EMISIONES:

1. 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".

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.

2. La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

- a) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.
- a) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas, al aplicarse exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.



17PEQ23016DDBN2G

- b) Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental “A” emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.
- c) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.
- d) Porque 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 de un régimen transitorio racional y ponderado, para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la Disposición transitoria primera de la OMS.

3. La regulación de “Madrid ZBE” es proporcional porque se limita a la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que mayor daño producen a la salud pública, a la salud de las personas y a la calidad del aire, aquellos que mayor impacto ambiental tienen por ser los vehículos más contaminantes por emitir varias veces más emisiones de dióxido de nitrógeno que el resto de vehículos.

Los vehículos más contaminantes que coinciden con los vehículos más antiguos. Por su antigüedad estos vehículos pueden tener más de 20 años, por lo que se trata de vehículos que tienen un mayor consumo energético, disponen de medidas menos actualizadas en materia de seguridad vial activa y pasiva, que pueden sufrir un mayor número de problemas y requerir reparaciones y que pueden considerarse económicamente amortizados.

4. La regulación de “Madrid ZBE” es proporcional porque la fecha de prohibición general de circulación de los vehículos A se estableció en el Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático, que fue sometido a información pública y fue objeto de publicación oficial a los efectos previstos en el artículo 16 de la Ley de Calidad del Aire.

5. Por último debe señalarse que la ciudad de Madrid dispone de uno de los mejores sistemas de transporte público del España, de Europa y a nivel mundial, disponiendo de una red ferroviaria de cercanías, la red de metro, y una tupida red de autobuses urbanos que permiten que toda persona está conectada con el sistema público de transporte. Asimismo los ciudadanos disponen de un amplio abanico de servicios de movilidad como Taxis, VTC, la posibilidad de arrendar automóviles turismo CERO emisiones, motos CERO emisiones, bicicletas eléctricas y VMP de corta duración y sin base fija, así como la posibilidad de realizar un arrendamiento de vehículos de mayor duración.

La regulación de Madrid ZBE satisface los principios de legalidad, necesidad, racionalidad, proporcionalidad y no discriminación:

Por todo lo anteriormente expuesto, 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, es legal, necesaria, racional, proporcional y no discriminatoria.

1º) Legal: porque se adopta 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 y el segundo párrafo del artículo 16.4 de la LCA, para dar cumplimiento a la legislación de salud pública y a la normativa comunitaria y nacional en materia de calidad del aire.

2º) Necesaria: porque se adopta para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud pública, la salud y la integridad física de las personas, y de protección de medio ambiente urbano. Sin esta medida resulta imposible otorgar a las personas la necesaria protección de su salud y del medio ambiente urbano mediante una mejora sustancial de la calidad del aire, porque sin la creación de MZBE no resulta posible dar cumplimiento a la normativa comunitaria y nacional en materia de calidad de aire (DCA, LCA y RCA)

3º) Racional: porque se dirige a restringir progresivamente la circulación de los vehículos más contaminantes conforme al principio de responsabilidad del Derecho medioambiental comunitario y español (quien contamina debe asumir la consecuencia de su acción).

4º) Proporcional: a) Porque se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas. b) Porque se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas, al aplicarse exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO". c) Porque la prohibición de circulación de MZBE satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación. d) Porque 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 de un régimen transitorio racional y ponderado, para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la Disposición transitoria primera de la OMS.

En este sentido debe señalarse que la ciudad de Madrid dispone de uno de los mejores sistemas de transporte público del España, de Europa y a nivel mundial, disponiendo de una red ferroviaria de cercanías, la red de metro, y una tupida red de autobuses urbanos que permiten que toda persona está conectada con el sistema público de transporte. Asimismo los ciudadanos disponen de un amplio abanico de servicios de movilidad como Taxis, VTC, la posibilidad de arrendar automóviles turismo CERO emisiones, motos CERO emisiones, bicicletas eléctricas y VMP de corta duración y sin base fija, así como la posibilidad de realizar un arrendamiento de vehículos de mayor duración.



Por último, hay que señalar que el servicio de transporte público colectivo dispone de capacidad sobrante para asumir un incremento de demanda de sus servicios. Asimismo se recuerda que están cambiando los modos de transporte, se está incrementando la concepción de la movilidad como servicio, el teletrabajo.

5ª) No discriminatoria: porque la regulación se centra en un elemento objetivo como la clasificación ambiental de los vehículos según su potencial contaminante, centrándose en los vehículos más contaminantes, aquellos cuya circulación tiene un mayor impacto sobre la salud pública, el medio ambiente urbano y la calidad de aire. Los regímenes transitorios establecen una regulación objetiva, proporcional y no discriminatoria, facilitando el cumplimiento progresivo en el tiempo y en el espacio.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA PRIMERA DE LA OMS, APARTADO 2. RÉGIMEN TRANSITORIO DE MZBE:

“Disposición transitoria primera. Requisitos ambientales generales para la circulación de vehículos en Madrid ZBE.

1. La obligación general del artículo 6.5 de exhibición del distintivo ambiental resulta exigible desde el 24 de abril de 2019 para los vehículos con clasificación ambiental según su potencial contaminante B, C, ECO, CERO Emisiones y futuras categorías. Para los vehículos con clasificación ambiental A solo resultaría exigible a partir de los tres meses contados desde que la DGT creara el oportuno distintivo.

2. Sin perjuicio de las prohibiciones y limitaciones específicamente establecidas, tanto en las ordenaciones de carácter permanente de las respectivas ZBEDEP, como en las ordenaciones temporales que se adopten en aplicación de los artículos 25 y 35, la prohibición general de circulación de los vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE regulada en el artículo 21, se aplicará en los siguientes términos transitorios:

a) 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, hasta el 31 de diciembre de 2024, los vehículos con clasificación ambiental A que a fecha 1 de enero de 2022 cumplan los siguientes requisitos: que se encuentren domiciliados en la ciudad de Madrid en el RV y que figuren de alta en el Padrón del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM) del Ayuntamiento de Madrid, siempre que mantengan durante todo ese tiempo el cumplimiento de ambos requisitos y sin perjuicio de la posible transmisión de su titularidad. Desde el momento en que dichos vehículos dejen de cumplir cualquiera de estos requisitos les será de aplicación el régimen transitorio dispuesto en las letras b) o d) en función de su clasificación por construcción.

A los vehículos con clasificación ambiental A que se domicilien en el RV en la ciudad de Madrid o que se den de alta en el Padrón del IVTM de la ciudad de Madrid con posterioridad al 1 de enero de 2022 les será de aplicación el régimen transitorio dispuesto en las letras b) o d) en función de su clasificación por el criterio de construcción.



b) 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 RGV y, que a fecha 1 de enero de 2022 no cumplan los requisitos de encontrarse domiciliados en la ciudad de Madrid en el RV y figurar 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, podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.

2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

c) Hasta el 31 de diciembre de 2024 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.

d) Podrán acceder y circular por Madrid ZBE hasta el 31 de diciembre de 2024 el resto de vehículos con clasificación ambiental A no incluidos en el apartado 2.b) y que a fecha 1 de enero de 2022 no cumplan los requisitos de encontrarse domiciliados en la ciudad de Madrid en el RV y figurar 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.

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.

La autorización de acceso y circulación de los vehículos conducidos por o empleados para el transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), regulada en los apartados 2.c) y 2.e), exigirá el alta previa del vehículo en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y la obtención de oportuno permiso en los términos establecidos en el anexo II.”



JUSTIFICACIÓN DE LA LEGALIDAD, NECESIDAD, RACIONALIDAD, PROPORCIONALIDAD Y NO DISCRIMINACIÓN DE LA REGULACIÓN DE LA DISPOSICIÓN TRANSITORIA PRIMERA APARTADO 2:

1º) Legalidad: es legal porque se adopta 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 y el segundo párrafo del artículo 16.4 de la LCA, para dar cumplimiento a la legislación de salud pública y a la normativa comunitaria y nacional en materia de calidad del aire.

2º) Necesidad: es necesaria porque se adopta para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud pública, la salud y la integridad física de las personas, y de protección de medio ambiente urbano. Sin esta medida resulta imposible otorgar a las personas la necesaria protección de su salud y del medio ambiente urbano mediante una mejora sustancial de la calidad del aire, porque sin la creación de MZBE no resulta posible dar cumplimiento a la normativa comunitaria y nacional en materia de calidad de aire (DCA, LCA y RCA)

3º) Racionalidad:

La regulación de Madrid ZBE se ha adoptado atendiendo racionalmente al criterio objetivo del potencial contaminante de los vehículos, porque es el que permite satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, el derecho a la integridad física de las personas, el derecho a la salud y de protección de medio ambiente urbano para segura el derecho a un medio ambiente urbano que permita el desarrollo de la persona.

En este sentido es racional establecer un periodo transitorio para facilitar la adaptación de los ciudadanos a la norma, y que la regulación de ese régimen transitorio satisfaga el principio de racionalidad. En este sentido la regulación de Proyecto normativo satisface el principio de racionalidad porque:

1. Dado que la norma pretende una progresiva reducción de los efectos perniciosos sobre la salud humana y el medio ambiente urbano de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante, se considera más racional y proporcional establecer un régimen transitorio por fases temporales y, en su caso, mediante anillos geográficos, que establecer una restricción por horas o días, dado que dicha regulación podría ser más perjudicial a efectos de la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general, porque todos los vehículo contaminantes circularían simultáneamente los mismos días y horas, ocasionando posiblemente un perjuicio mayor que la transición ordenada en los términos que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21 y la Disposición transitoria primera apartado 2.

2. Dado que la norma pretende una progresiva reducción de los efectos perniciosos sobre la salud humana y el medio ambiente urbano de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante, se considera más racional y proporcional establecer una ordenación permanente del tráfico que restrinja la circulación de dichos vehículos más contaminantes por la totalidad de las vías públicas urbanas del término municipal de Madrid, porque si no se hiciera así el resultado sería un incremento de la circulación de los vehículos más contaminantes en determinadas vías con el consiguiente perjuicio para la



salud pública y el medio ambiente urbano y muy especialmente para la población que viva o se encuentre en zonas próximas y no tan próximas a las vías en que se autorizara su circulación.

3. Dado que la norma pretende una progresiva reducción de los efectos perniciosos sobre la salud humana y el medio ambiente urbano de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante, se considera racional determinar los vehículos A existentes en la ciudad de Madrid, por ser los que más se van a ver afectados más intensamente por dicha ordenación permanente de tráfico. Como consecuencia de alegaciones formuladas durante la información pública se establece que la fecha a considerar debe ser el 1 de enero de 2022, por ser la fecha en que comienza la eficacia de las restricciones circulatorias reguladas en el apartado 2.b).1.º de la Disposición transitoria primera.

4. Conforme a la normativa estatal de tráfico se atiende al registro a la domiciliación del de los vehículos en la ciudad de Madrid, que constituye un dato objetivo. Conforme a la legislación de haciendas locales es sujeto pasivo de IVTM la persona que sea titular del vehículo a fecha 1 de enero de cada ejercicio.

Como establece reiteradamente el apartado 2 de la Disposición transitoria primera los regímenes transitorios se establecen *“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”*.

5. La regulación del apartado 2.a) permite, por tanto, obtener una imagen de los vehículos que más se van a ver afectados por la regulación de Madrid ZBE, y que por tanto deben disponer del régimen de adaptación del apartado 2.a) de la Disposición transitoria primera. El objetivo principal es disuadir de que se incrementen los efectos perniciosos sobre la salud humana y el medio ambiente urbano derivados de la circulación de los vehículos más contaminantes, que se produciría a ciencia cierta si se incrementara el número de vehículos con clasificación ambiental A domiciliados en la ciudad de Madrid en el Registro de Vehículos de la DGT y, por tanto, de alta en el IVTM de la ciudad de Madrid.

Por ello es racional que los vehículos que a fecha 1 de enero de 2022 cumplieran ambos requisitos de encontrarse domiciliados en la ciudad de Madrid en el RV y figurar de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid puedan acceder a y circular por Madrid ZBE mientras den cumplimiento en el tiempo a ambos requisitos, incluso aunque su titularidad sea objeto de transmisión, ya sea inter vivos por mortis causa, onerosa o gratuita. Si una vez transmitido el vehículo dejara de cumplir cualquiera de los dos requisitos se le aplicará el régimen transitorio dispuesto en las letras b) o d) en función de su clasificación por el criterio de construcción.

Por ello es igualmente racional que a aquellos vehículos que a fecha 1 de enero de 2022 cumplieran ambos requisitos de encontrarse domiciliados en la ciudad de Madrid en el RV y figurar de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, pero que con posterioridad a dicha fecha dejaran de cumplir alguno de estos dos requisitos, les resulte de aplicación el régimen transitorio de los apartados 2.b) o 2.d) de la Disposición transitoria primera, atendiendo a la clasificación del vehículos según su construcción y, si se tratase de un turismo, de su clasificación conforme al criterio de utilización, en igualdad de condiciones con los vehículos que a fecha 1 de enero de 2022 no los cumplían. Con ello se satisface plenamente los principios de legalidad, necesidad, racionalidad, proporcionalidad e igualdad y no discriminación.

Por el mismo motivo es racional que a los vehículos con clasificación ambiental A que se domicilien en el RV en la ciudad de Madrid o que se den de alta en el Padrón del IVTM de la



ciudad de Madrid con posterioridad al 1 de enero de 2022 les resulte de aplicación el régimen transitorio dispuesto en las letras b) o d) en función de su clasificación por el criterio de construcción.

6. La regulación del artículo 2.b) de la Disposición transitoria primera permite la adaptación a la norma de los vehículos turismo clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización que a fecha 1 de enero de 2022 no den cumplimiento a cualquiera de los dos requisitos de encontrarse domiciliados en la ciudad de Madrid en el RV y figurar de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid. Se trata de una regulación racional porque permite progresar en la protección de la salud pública y el medio ambiente urbano al tener por objeto a algunos de los automóviles de tipo turismo habitualmente empleados, al tiempo que se garantiza la satisfacción de principio de proporcionalidad porque:

a) se establece un régimen transitorio para garantizar la progresiva adaptación en el tiempo a lo largo de dos años y el espacio, conforme a la distribución de las vías públicas urbanas del término municipal en función de anillos concéntricos que parten desde el centro de la ciudad hacia el exterior;

b) la ciudad de Madrid dispone de uno de los sistemas de transporte público colectivo regular de viajeros mejores de Europa y del mundo, así como un amplio abanico de servicios de movilidad como Taxi, VTC y la posibilidad de arrendar vehículos de uso compartido (coches, motos, bicicletas eléctricas y VMP destinados a su arrendamiento de corta duración sin base fija en el espacio público).

7. El apartado 2.c) de la DT 1ª recoge la regulación necesaria para garantizar racionalmente la movilidad de las personas con movilidad reducida. La exigencia del alta en el Sistema de gestión de Madrid ZBE es racional porque las personas con movilidad reducida pueden conducir o emplear en su transporte cualquier vehículo siempre que hagan uso reglamentario de la TEPMR.

8. Por su parte la regulación del apartado 2.d) de la DT 1ª contiene el régimen transitorio aplicable a los vehículos incluidos en el resto de supuestos. Esta regulación establece un régimen idéntico para los vehículos automóviles, que no sean turismo que no figuren clasificados en el Registro de Vehículos en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno), que a fecha 1 de enero de 2022 o con posterioridad no den cumplimiento a cualquiera de los dos requisitos de encontrarse domiciliados en la ciudad de Madrid en el RV y figurar de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid.

Esta regulación satisface los principios de legalidad, necesidad, racionalidad, proporcionalidad e igualdad y no discriminación porque ofrecen el mismo tratamiento a todos los vehículos *“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”*, ofreciendo el mismo tratamiento a los vehículos no turismo empleados por las actividades económicas (furgonetas, furgones, camiones, minibuses, autocares, vehículos especiales...) de forma que se garantizan los principios de proporcionalidad y no discriminación a efectos de los artículos 5 y siguientes de la Ley de Garantía de la Unidad del Mercado.

9. Por último, el apartado 2.d) de la DT 1ª establece un régimen transitorio que permite la circulación a partir del 1 de enero de 2025 exclusivamente a los siguientes vehículos:

a) 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, al objeto de proteger los derechos de las personas con movilidad reducida que sufran limitaciones o problemas de movilidad más agudos y que, por ello, deben ser acreedores de una especial protección con mayor extensión en el tiempo;

b) los vehículos de extinción de incendios para garantizar la satisfacción de las razones imperiosas de seguridad de las personas, de protección de medio ambiente urbano y del patrimonio frente a incendios;

c) los vehículos de las Fuerzas Armadas para garantizar la satisfacción de las razones imperiosas de seguridad, seguridad de las personas y de la defensa nacional;

d) y los vehículos históricos en los términos regulados por el Reglamento de Vehículos Históricos (RVH), al objeto de satisfacer el interés de protección de su valor histórico.

4º) Proporcional:

a) Porque se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

b) Porque se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas, al aplicarse exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

c) Porque la prohibición de circulación de MZBE satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental comunitario y nacional popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

d) Porque 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 de un régimen transitorio racional y ponderado, para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la Disposición transitoria primera de la OMS.

5ª) No discriminatoria: La regulación de artículo 21 y el apartado 2 de la DT 1ª satisface el principio de igualdad y no discriminación porque la regulación y creación de Madrid ZBE pretende ofrecer una protección medioambiental mínima a todas las personas que residen, visiten, trabajen o se encuentren por cualquier motivo en la ciudad de Madrid. La regulación de Madrid ZBE tiene por objeto la igualdad en la protección de la salud humana y el medioambiente urbano.

Satisface el principio de no discriminación porque la regulación se centra en un elemento objetivo como la clasificación ambiental de los vehículos según su potencial contaminante, centrándose en los vehículos más contaminantes, aquellos cuya circulación tiene un mayor impacto sobre la salud pública, el medio ambiente urbano y la calidad de aire.

Como establece reiteradamente el apartado 2 de la Disposición transitoria primera los regímenes transitorios se establecen "*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". Se trata de una regulación objetiva que solo atiende a razones subjetivas cuando regula el régimen transitorio de los vehículos empleados en la conducción por o el transporte de personas con movilidad reducida, regulado en el apartado 2.c) de la Disposición transitoria primera, atendiendo a la regulación estatal y autonómica sobre igualdad de las personas con discapacidad y de uso de la TEPMR.

La regulación satisface el principio de no discriminación porque otorga igual régimen transitorio a los vehículos no turismos empleados en el ejercicio de actividades económicas, con independencia del origen de la empresa o autónomo, porque los vehículos no turismos son los que necesariamente deben emplearse para el desarrollo de determinadas actividades económicas y porque la circulación de los vehículos turismos debe llevarse a cabo en iguales condiciones que el resto de ciudadanos que dispongan de un automóvil de tipo turismo, atendiendo a si cumplen o no requisitos de encontrarse domiciliados en la ciudad de Madrid en el RV y figurar de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid a fecha 1 de enero de 2022.

Los regímenes transitorios establecen una regulación objetiva, proporcional y no discriminatoria, facilitando el cumplimiento progresivo en el tiempo y en el espacio.

Diseño de Madrid ZBE sobre la base de la experiencia adquirida en la gestión de Madrid Central:

Partiendo de la base y de la experiencia previa acumulada durante la vigencia de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central", anulada por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid como consecuencia de determinados defectos formales en su tramitación, el proyecto normativo crea 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 y con la denominación de "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.

Distrito Centro se regula en el artículo 23, la disposición transitoria tercera y el anexo III.

Motivación de la determinación de ámbito territorial de la ZBE "Madrid ZBE":

- a) El ámbito de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" corresponde al término municipal y es, por tanto, sobre el que puede actuar el Ayuntamiento. En mayor o menor medida, se registran problemas de contaminación en toda la ciudad de Madrid, por lo que es necesaria la actuación en el conjunto el municipio.
- b) La medida se aplica gradualmente por coronas para facilitar la comprensión por parte del ciudadano.
- c) Se establecen límites fácilmente identificables como es el caso de la M-30.
- d) Se comienza por las zonas donde los niveles de contaminación son más elevados (interior de M-30). De las 7 estaciones que superaron en 2018 los valores límite para la media anual de NO₂ (40ug m²), 5 se situaban en el interior de la M-30.



Proporcionalidad de la ZBE “Madrid ZBE”:

1.- “Madrid ZBE” limita exclusivamente la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes:

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” según su potencial contaminante.

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 NO ₂ totales del municipio
A	0,705
B	0,453
C	0,098
ECO	0,015
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.

En este sentido debe destacarse que la regulación de “Madrid ZBE” se limita a la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que mayor daño producen a la salud pública, a la salud de las personas y a la calidad del aire, aquellos que mayor impacto ambiental tienen por ser los vehículos más contaminantes por emitir varias veces más emisiones de dióxido de nitrógeno que el resto de vehículos. De hecho un vehículo con clasificación ambiental “A” emite 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.

Este hecho acredita una triple proporcionalidad de la regulación, porque:

- e) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.
- f) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental “A” emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.
- g) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.



2.- La regulación de “Madrid ZBE” contempla un régimen jurídico transitorio destinado a facilitar la adaptación por la ciudadanía al cumplimiento de la norma:

La regulación de “Madrid ZBE” es proporcional porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma.

Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación a su cumplimiento por los ciudadanos que dispongan de automóviles turismo de las categorías referidas en el apartado 2.b) de la Disposición transitoria primera de la OMS son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid a fecha 1 de enero de 2022, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid a fecha 1 de enero de 2022, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid a fecha 1 de enero de 2022, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de “Madrid ZBE” desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Empleo de la clasificación ambiental de los vehículos según su potencial contaminante para la regulación de Madrid ZBE y las ZBE Distrito Centro y Plaza Elíptica:

1. El origen del distintivo ambiental se encuentra en el Plan nacional de calidad del aire y protección de la atmósfera (2013-2016) aprobado por el Acuerdo de Consejo de Ministros de 12 de abril de 2013 y publicado en el Boletín Oficial del Estado por Resolución de 30 de abril de 2013, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural en el que se fijaron, entre otros objetivos, la creación de un marco normativo a nivel estatal para la implantación de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) y la implementación de un sistema de clasificación de vehículos según la contaminación que emitan, lo que se conoce como distintivos ambientales. Así, como el propio Plan señala la clasificación de los vehículos en función de su potencial contaminador, se constituye en un instrumento al servicio de las Administraciones Públicas para la ejecución eficaz de sus competencias. En particular, permitirá la identificación de los vehículos con el fin de aplicar medidas ambientales relacionadas con la gestión del tráfico.



En este sentido la Orden PCI/810/2018, de 27 de julio, por la que se modifican los anexos II, XI y XVIII del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, señala en su parte expositiva que:

“La calidad del aire, la protección de la atmósfera y la preservación de la salud forman parte de las principales preocupaciones sociales y gubernamentales. Instituciones Internacionales, la Unión Europea a través de las directivas de calidad del aire y de reducción y control de las emisiones, así como los Estados miembros o terceros países, trabajan bajo el objetivo común de la reducción de los niveles de contaminación atmosféricos. Considerando además que una parte importante de la contaminación en las grandes ciudades está provocada por el tráfico rodado, los esfuerzos actuales se centran, con carácter general, en elaborar directrices de gestión del tráfico que, por un lado, permitan la eliminación total o parcial de la circulación sobre determinadas zonas y, por otro, favorezcan el empleo de medios de transportes alternativos de cero o bajas emisiones.

En esta misma línea, el Plan Nacional de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera 2013-2016 (Plan AIRE), aprobado por el Acuerdo de Consejo de Ministros de 12 de abril de 2013 y publicado en el Boletín Oficial del Estado por Resolución de 30 de abril de 2013, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, afirmaba que tanto las partículas como el dióxido de nitrógeno tienen como principal fuente de emisión el tráfico de las grandes ciudades. El Plan Aire propuso, entre otras medidas, la clasificación de los vehículos en función de su potencial contaminador, que se constituye en un instrumento al servicio de las Administraciones Públicas para la ejecución eficaz de sus competencias. En particular, permitirá la identificación de los vehículos con el fin de aplicar medidas ambientales relacionadas con la gestión del tráfico como, por ejemplo, la priorización de la utilización de ciertos vehículos en determinadas vías o la exención en el pago o su bonificación en los estacionamientos regulados.

El distintivo ambiental, consistente en un dispositivo adhesivo de ubicación interna o externa en el vehículo, permite su identificación visual e inmediata, tanto por medios humanos como automáticos, y facilita la aplicación y el control efectivo de las medidas anteriores, toda vez que las autoridades correspondientes pueden comprobar de forma inmediata que el vehículo está autorizado a circular en ese momento.

De acuerdo con lo expuesto, el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico ha clasificado la totalidad del parque obrante en el Registro de Vehículos a través de criterios estrictamente ambientales, asignando a cada vehículo una categoría dentro de la escala ambiental creada. Así, se han creado cinco categorías de vehículos: 0 emisiones, ECO, C, B y A. Correlativamente, se ha diseñado para las cuatro primeras categorías un distintivo ambiental, con la misma denominación que la categoría a la que pertenece, quedando la categoría A sin distintivo”.

Por motivos de seguridad jurídica la citada Orden PCI/810/2018, de 27 de julio considera imprescindible que tanto la clasificación de los vehículos por criterios contaminantes como los distintivos que los identifican, pasen a regularse en el Reglamento General de Vehículos, norma que debe contemplar esta materia.

A estos efectos, la citada Orden Ministerial modifica el anexo II «Definiciones y categorías de los vehículos» del Reglamento General de Vehículos, para incorporar un nuevo apartado que contemple la clasificación de los vehículos en función de criterios contaminantes, con la



denominación «E. Clasificación de vehículos por su potencial contaminante». Como consecuencia de la creación de esta nueva clasificación, se modifica el apartado A. «Definiciones» del mismo anexo II con el fin de introducir nuevas definiciones de vehículos por tipo de combustible empleado. De este modo, se recoge la realidad actual, en la que un porcentaje creciente de vehículos en España ya incorpora tecnologías de propulsión a través de energías alternativas, más allá de las tradicionales energías fósiles. También se modifica el anexo XI «Señales en los vehículos», para añadir una nueva señal relativa a los diferentes distintivos ambientales que se asignan a cada categoría de vehículo según su potencial contaminante, con la denominación de «V-25 Distintivo ambiental».

2. 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 0,705; B 0,453; C 0,098; ECO 0,015; 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.

JUSTIFICACIÓN DE IGUALDAD DE LOS CIUDADANOS EN LA REGULACIÓN DE LA OMS (MADRID ZBE, ZBEDEP DISTRITO CENTRO Y PLAZA ELIPTICA):

1. La igualdad normativa se consigue desde el momento en que esta regulación pretende otorgar una misma protección a toda la ciudadanía y a todas las personas que visiten y disfruten de la ciudad de Madrid, así como dar cumplimiento a los valores límites de dióxido de nitrógeno establecidos por la normativa comunitaria y por la normativa estatal de carácter básico en materia de calidad del aire.

Para ello, el Ayuntamiento de Madrid ha planteado la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, de tal forma que las medidas para mejorar el medio ambiente y la calidad del aire sean transversales y globales y no se centren únicamente en un distrito específico. Esto no es óbice para que la ordenanza establezca un régimen especial para aquellas zonas en las que las necesidades medioambientales son más acusadas. A tal efecto se crean las denominadas ZBEDEP, a las que se otorga un régimen de especial protección adaptado a sus necesidades específicas así como la especificación de los contenidos regulatorios exigibles para futuras nuevas ZBEDEP que, en su caso, fuera necesario crear para proteger la salud humana y lograr el cumplimiento de la legislación estatal de calidad del aire.

2. En este sentido debe recordarse que una de las finalidades de Madrid ZBE es garantizar una protección básica a todas las personas que residan o se encuentren en cada momento en la ciudad de Madrid, frente a las ZBEDEP que otorgan una protección esencial a quienes residan en las zonas con problemas agravados de contaminación ambiental.

3. Las restricciones impuestas para la circulación de los vehículos en función de su clasificación ambiental por las zonas de bajas emisiones (Madrid ZBE y las ZBEDEP) establecidas en la OMS no implican una privación del derecho a la libre circulación, sino que tales limitaciones resultan de la ponderación con el derecho fundamental a la vida y con el “derecho” constitucional a la protección de la salud, que se tratan de proteger y además responden a un criterio de



proporcionalidad, pues como ya se ha indicado no son limitaciones absolutas a la libre circulación, sino que solo serán aplicables estas limitaciones a aquéllos vehículos que emitan más contaminantes a la atmósfera, y por ende su circulación perjudica a otros bienes jurídicos que también deben ser protegidos por la Administración Municipal, que constituyen además un interés general de los ciudadanos de Madrid, como es la salud pública y el derecho de éstos a un medio ambiente urbano adecuado.

4. Su regulación, por tanto, resulta racional, necesaria, imprescindible y proporcional para satisfacer razones de interés general como la protección de la salud pública y el derecho a un medio ambiente urbano adecuado para el desarrollo de la persona

LA REGULACIÓN DE LAS ZBE (MADRID ZBE Y LAS ZBEDEP DISTRITO CENTRO Y PLAZA ELÍPTICA) ES RESPETUOSA Y PERFECTAMENTE COMPATIBLE CON LA LIBERTAD DE CIRCULACIÓN DE LAS PERSONAS:

1. La libertad de circulación, reconocida y protegida por el artículo 19 de la Constitución Española de 1978, constituye el derecho a elegir libremente su residencia y a circular por el territorio nacional, a entrar y salir libremente de España en los términos legalmente establecidos que no podrán ser limitados por motivos políticos o ideológicos.

Como señala la sección Segunda de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de justicia de Madrid, en el fundamento jurídico séptimo su Sentencia 333/2019, de 24 de abril de 2019 (recurso nº 18/2017):

“Estrechamente relacionado con el derecho a la libertad y a la seguridad que consagra el artículo 17 de la Constitución española, entendida como una libertad deambulatoria o de movimiento, el derecho a la libertad de circulación a que hace mención el artículo 19 de nuestra Norma Suprema pertenece, asimismo, a la denominada genéricamente “libertad personal” pero hace referencia a los lugares en los que uno puede estar o donde puede moverse. El valor o bien jurídico protegido por el derecho que estamos tratando es la posibilidad de fijar uno mismo el lugar donde estar de manera transitoria o permanente (STC 28/1999), imponiendo en su faceta negativa a los poderes públicos el deber de no interferir en la elección personal del lugar de estancia y/o residencia.

Lo que consagran las normas aludidas, sin embargo, es una libertad personal -esto es, referida a la estancia, deambulación, desplazamiento, establecimiento o residencia de personas físicas (y jurídicas, en lo que resulte referible a las mismas el derecho que estamos examinando)- pero no aparece constitucionalmente consagrado ni debe reputarse comprendido en el ámbito de protección reforzada correspondiente una forma específica de efectividad del derecho en cuestión y, más en concreto, que el desplazamiento deba tener lugar necesariamente mediante el uso de vehículos de motor, forma específica de desplazamiento que tampoco reputamos reconducible a la libertad de circulación de bienes a que hace mención el artículo 139.2 de la Constitución, íntimamente relacionado con la unidad de mercado -que supone la libertad de circulación sin traba por todo el territorio nacional de bienes, capitales, servicios y mano de obra y la igualdad de las condiciones básicas de ejercicio a la actividad económica- y el derecho a la libertad empresarial que consagra el artículo 38 de la Norma Suprema, proscribiendo condiciones o requisitos concretos que sean discriminatorios o proteccionistas.

Pero es que, aún de entenderse afectado el derecho de circulación por las restricciones al tráfico y circulación de vehículos de motor que el Protocolo aquí impugnado contempla,



en cualquier caso el referido derecho, como todos los que la Constitución consagra como derechos fundamentales, no es absoluto y es susceptible de ser sometido a límites siempre que, entre otras exigencias (en particular que la medida limitativa cuente con habilitación legal específica), los mismos vengan impuestos por causas que justifiquen restricciones a la libertad de circulación, siendo que, como afirma la STC 84/2013, de 11 de abril (RJ 6), es doctrina consolidada de ese Tribunal que "no toda medida que incida en la libre circulación de bienes -y personas- por el territorio nacional es necesariamente contraria al art. 139.2 CE, sino que únicamente lo será cuando persiga de forma intencionada la finalidad de obstaculizar la libre circulación o genere consecuencias objetivas que impliquen el surgimiento de obstáculos que no guarden relación y sean desproporcionados respecto del fin constitucionalmente lícito que pretenda la medida adoptada (STC 37/1981, fundamento jurídico 2)" (STC 66/1991, de 22 de marzo, FJ 2)".

2. La OMS dispone de expresa habilitación legal, conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV, para regular *"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"*.

Asimismo el Ayuntamiento de Madrid dispone de expresa habilitación legal para regular mediante ordenanza de movilidad 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, en virtud de 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).

3. Las restricciones impuestas para la circulación de los vehículos en función de su clasificación ambiental por las zonas de bajas emisiones (Madrid ZBE y las ZBEDEP) establecidas en la OMS no implican una privación del derecho a la libre circulación, sino que tales limitaciones resultan de la ponderación con el derecho fundamental a la vida y con el "derecho" constitucional a la protección de la salud, que se tratan de proteger y además responden a un criterio de proporcionalidad, pues como ya se ha indicado no son limitaciones absolutas a la libre circulación, sino que solo serán aplicables estas limitaciones a aquéllos vehículos que emitan más contaminantes a la atmósfera, y por ende su circulación perjudica a otros bienes jurídicos que también deben ser protegidos por la Administración Municipal, que constituyen además un interés general de los ciudadanos de Madrid, como es la salud pública y el derecho de éstos a un medio ambiente urbano adecuado.

4. La creación de "Madrid ZBE" y las ZBEDEP "Distrito Centro" y "Plaza Elíptica" no solo viene obligada por la normativa comunitaria y estatal básica, y los instrumentos de planeamiento en materia de calidad del aire estatal, de la Comunidad de Madrid y del Ayuntamiento de Madrid, sino que se ve enmarcada en un conjunto de objetivos, programas y acciones de la Unión Europea y del Reino de España orientados a lograr una transformación que facilite la sostenibilidad medioambiental, económica y energética.



En este sentido, debe destacarse que la transformación hacia la sostenibilidad medioambiental, económica y energética **viene impulsada desde la Unión Europea**.

El proyecto normativo, y muy especialmente la creación de “Madrid ZBE” y de las “ZBEDEP” “Distrito Centro” y “Plaza Elíptica” desarrollan obligaciones jurídicas establecidas por la normativa comunitaria y estatal básica, y son plenamente compatibles con los objetivos establecidos desde la Unión Europea y el Gobierno de España.

La movilidad sostenible articulada a través del proyecto normativo es clave para avanzar en la neutralidad climática y para avanzar en el cumplimiento de los objetivos comunitarios de descarbonización a largo plazo, a más tardar en 2050, que algunos países de la Unión Europea pretenden adelantar a la próxima década de los años treinta.

El Ayuntamiento de Madrid colabora con la Administración General del Estado (en adelante AGE) en el marco de su “Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia” y del “Marco Estratégico de Energía y Clima” para el impulso de las zonas de bajas emisiones, el desarrollo de la movilidad eléctrica y el fomento de la intermodalidad del transporte.

Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

5. Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050. Sin embargo, **la protección de la salud de las personas no puede postergarse 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas**. La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

6. El hecho de que la normativa de tráfico ordene el uso de las vías públicas por los vehículos no supone vulneración alguna del derecho fundamental a la libre circulación porque dicho derecho no ampara la circulación en el tipo de vehículo que cada persona desee, sino que la circulación de los vehículos se regula en atención a las características técnicas de los mismo y las vías y a la ordenación del uso de las vías y los espacios susceptibles de circulación de vehículos.

JUSTIFICACIÓN DE LA OBLIGACIÓN DE LOS PMR DE DARSE DE ALTA EN LOS SISTEMAS DE GESTIÓN DE MADRID ZBE Y DE LAS ZBEDEP DISTRITO CENTRO Y PLAZA ELÍPTICA (ANEXOS II, III Y IV DE LA OMS).

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 emplea 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.



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

La regulación de los anexos II, III y IV detalla el sistema de gestión de la ZBEDEP y el sistema de control de acceso a dicha zona. El sistema de gestión de la ZBEDEP Distrito Centro permite su acceso y gestión de forma telemática, fácil y accesible por los ciudadanos, incluyendo las personas con movilidad reducida. 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.

JUSTIFICACIÓN DE LA PROHIBICIÓN DE CIRCULACIÓN DE LOS VEHÍCULOS “CLÁSICOS”: VEHÍCULOS CON CLASIFICACIÓN AMBIENTAL A NO MATRICULADOS COMO VEHÍCULOS HISTÓRICOS.

1. 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.

2. La regulación de la prohibición de circulación de los citados vehículos es proporcional porque:

- a) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.
- b) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".
- c) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.
- d) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

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 y, por tanto, no se daría cumplimiento a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados).

3. Los vehículos catalogados como históricos, en función de lo establecido en el Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos (en adelante, RVH) son altamente contaminantes por los años y categoría ambiental de los mismos. No obstante, por su alto valor cultural e industrial, se les permite acceder y circular por:

- La ZBEDEP Distrito Centro, si bien solo podrán estacionar en un aparcamiento de uso público o privado o en una reserva de estacionamiento de la ZBEDEP Distrito Centro, salvo que dispongan de alguno de los permisos regulados en el artículo 23 de la OMS.
- Las vías urbanas de Madrid ZBE, siempre que cumplan con los requisitos establecidos en el Reglamento de Vehículos históricos.

4. La normativa estatal y municipal otorga un especial tratamiento a los vehículos históricos que cumplan los requisitos del citado RVH, no a cualquier vehículo con una antigüedad de más de 30 años.

La alegación referida a los vehículos clásicos, entendidos como aquellos vehículos de más de 30 años, no puede ser atendida porque el concepto de vehículos clásicos es un concepto comercial pero no jurídico: el ordenamiento jurídico solo ofrece una especial protección a aquellos vehículos matriculados como vehículos históricos



5. Los vehículos con clasificación ambiental "A" y "B" son los vehículos más antiguos y contaminantes.

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.

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.

Lo que demuestra el elevado impacto ambiental de estos vehículos, impacto que se ve agravado en el caso de los vehículos con clasificación ambiental "A" y "B" empleados para el transporte de viajeros que llevan a cabo un uso muy intensivo del espacio público al circular un número elevado de horas al día y realizar un kilometraje elevado.

6. No es posible autorizar la circulación de los vehículos clásicos, entendiendo como vehículos antiguos no matriculados como vehículos históricos por los siguientes motivos:

- a) Porque no cumplen los requisitos exigidos por la normativa estatal para disfrutar de la especial protección otorgada a los vehículos históricos por el RVH.
- b) Porque resultaría de imposible aplicación las medidas de ordenación permanente del tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para dar cumplimiento a la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad de aire, dado que bastaría con que cualquier ciudadano considerase que su vehículo con clasificación ambiental es un "clásico" que puede circular sin las limitaciones de kilometraje anual establecidas por el RVH respecto de los vehículos históricos a los que la normativa sí reconoce un determinado valor histórico.

7. No es posible autorizar la circulación de los vehículos clásicos, por determinadas vías, entendiendo como vehículos antiguos no matriculados como vehículos históricos por los siguientes motivos:

- a) Porque no cumplen los requisitos exigidos por la normativa estatal para disfrutar de la especial protección otorgada a los vehículos históricos por el RVH.
- b) Porque resulta contrario al principio de racionalidad y necesidad. La finalidad de MZBE es ofrecer una protección de la salud pública y medioambiental a todos los ciudadanos que residan o se encuentren en la ciudad de Madrid. La autorización de la circulación de vehículos con clasificación ambiental A por determinadas vías de la ciudad supondría



privar de dicha protección a las personas, especialmente a quienes residan o se encuentren en la proximidad de dichas vías.

- a) Porque resultaría de imposible aplicación las medidas de ordenación permanente del tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para dar cumplimiento a la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad de aire, dado que bastaría con que cualquier ciudadano considerase que su vehículo con clasificación ambiental es un “clásico” que puede circular sin las limitaciones de kilometraje anual establecidas por el RVH respecto de los vehículos históricos a los que la normativa sí reconoce un determinado valor histórico. La medida solicitada en la alegación resultaría, por tanto, contraria a los principios de y racionalidad porque no permitiría satisfacer las necesidades imperiosas de interés general de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano que motivan la creación de las ZBE (Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica).

8. No es posible autorizar la circulación de los vehículos clásicos, los fines de semana o determinados días, entendiéndolo como vehículos antiguos no matriculados como vehículos históricos por los siguientes motivos:

- a) Porque no cumplen los requisitos exigidos por la normativa estatal para disfrutar de la especial protección otorgada a los vehículos históricos por el RVH.
- b) Porque resulta contrario al principio de racionalidad y necesidad. La finalidad de MZBE es ofrecer una protección de la salud pública y medioambiental a todos los ciudadanos que residan o se encuentren en la ciudad de Madrid. La autorización de la circulación de vehículos con clasificación ambiental A los fines de semana o determinados días u horarios resultaría contraria al principio de racionalidad porque no permitiría satisfacer las necesidades imperiosas de interés general de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano que motivan la creación de las ZBE (Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica), y porque supondría privar de dicha protección a las personas, especialmente a quienes residan o se encuentren en la proximidad de las zonas los días en que dichos vehículos circularan.
- c) Porque resultaría de imposible aplicación las medidas de ordenación permanente del tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para dar cumplimiento a la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad de aire, dado que bastaría con que cualquier ciudadano considerase que su vehículo con clasificación ambiental es un “clásico” que podría en tal caso, si se aceptara la alegación, circular sin las limitaciones de kilometraje anual establecidas por el RVH respecto de los vehículos históricos a los que la normativa sí reconoce un determinado valor histórico. La medida solicitada en la alegación resultaría, por tanto, contraria a los principios de y racionalidad porque no permitiría satisfacer las necesidades imperiosas de interés general de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano que motivan la creación de las ZBE (Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica).



9. No es posible autorizar la circulación de los vehículos clásicos, con un kilometraje determinado, entendiendo como vehículos antiguos no matriculados como vehículos históricos por los siguientes motivos:

- a) Porque no cumplen los requisitos exigidos por la normativa estatal para disfrutar de la especial protección otorgada a los vehículos históricos por el RVH.
- b) Porque resulta contrario al principio de racionalidad y necesidad. La finalidad de MZBE es ofrecer una protección de la salud pública y medioambiental a todos los ciudadanos que residan o se encuentren en la ciudad de Madrid. La autorización de la circulación de vehículos con clasificación ambiental A con un determinado kilometraje anual, si bien permitiría limitar las consecuencias negativas para la salud y el medio ambiente urbano derivadas de su circulación, de forma proporcional a la intensidad de la limitación de kilometraje anual, supondría privar de dicha protección a las personas.
- d) Porque resultaría de imposible aplicación las medidas de ordenación permanente del tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para dar cumplimiento a la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad de aire, dado que el Ayuntamiento de Madrid carece de medios de control para ello. La medida solicitada en la alegación resultaría, por tanto, contraria a los principios de racionalidad porque no permitiría satisfacer las necesidades imperiosas de interés general de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano que motivan la creación de las ZBE (Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica).

10. Sin perjuicio de ello y en relación a los “vehículos históricos”, que no a los “vehículos clásicos”, debe señalarse que tanto el artículo 21 como la Disposición Transitoria primera apartado 2.e) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, que regulan “Madrid Zona e Bajas Emisiones” (Madrid ZBE), exceptúan de la prohibición de circulación de los “A” a los vehículos históricos (aquellos matriculados como tales conforme a lo previsto en el RVH), sin exigir el requisito adicional de que sus titulares estén empadronados en Madrid ZBE.

La regulación de las ZBE (Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica) es perfectamente compatible con el hecho de que un vehículo haya pasado la ITV por tratarse de obligaciones jurídicas que responden a finalidades distintas aplicables simultáneamente:

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.

3.- "ZONA DE BAJAS EMISIONES DE ESPECIAL PROTECCIÓN DISTRITO CENTRO" (ZBEDEP "DISTRITO CENTRO"):

Los datos de calidad de aire obtenidos por la estación de "Plaza del Carmen" de la Red de Vigilancia acreditan que en el Distrito Centro, cuyo ámbito territorial viene a coincidir con la ZBEDEP "Distrito Centro", se ha superado el valor límite anual de 40 microgramos por metro cúbico de NO₂ en ocho de los once años comprendidos en el período 2010-2020, ambos incluidos.

Se ha incumplido el valor límite anual de inmisión de dióxido de nitrógeno establecido por la normativa comunitaria y estatal básica de calidad del aire durante los años 2010 a 2013 y 2015 a 2018. Antes de la creación de la ZBE "Madrid Central" por la OMS de 5 de octubre de 2018 solo se cumplió la normativa de calidad del aire el año 2014. Desde la implantación efectiva de "Madrid Central" en el año 2019, se viene cumpliendo la normativa. Si perjuicio de ello debe destacarse que el valor de 2020 se considera poco representativo de la evolución por las circunstancias extraordinarias de reducción de la movilidad que se produjeron en ese ejercicio.

AÑO	Superación anual del valor límite de 40 microgramos/m ³ de NO ₂
2010	52
2011	51
2012	44
2013	41
2014	40
2015	50
2016	46
2017	49
2018	45
2019	36
2020	29

Motivación de la determinación de ámbito territorial de la ZBEDEP "Distrito Centro":



17PEQ230I6DDBN2G

La justificación técnica y jurídica de la determinación de concreto ámbito territorial de la ZBEDEP “Distrito Centro” viene motivada por las siguientes consideraciones:

- a) Cuando se establecen, en determinados ámbitos de la ciudad, entornos con accesos restringidos para racionalizar el uso del tráfico vehicular, se produce un efecto no solo en el interior de estos ámbitos, sino que el cambio de modelo y las pautas de movilidad afectan al conjunto de la ciudad, aunque sean de aplicación en un entorno concreto.

Es importante que estas zonas estén definidas por un perímetro que sea intuitivo y que permita distribuir viajes sin necesidad de penetrar en su interior. Así, por ejemplo, MC tiene como perímetro el históricamente denominado primer cinturón de la ciudad, formado por las rondas, los bulevares y el paseo del Prado. Este perímetro cumple una doble función:

1º) Canaliza los movimientos perimetrales evitando accesos al interior de la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP).

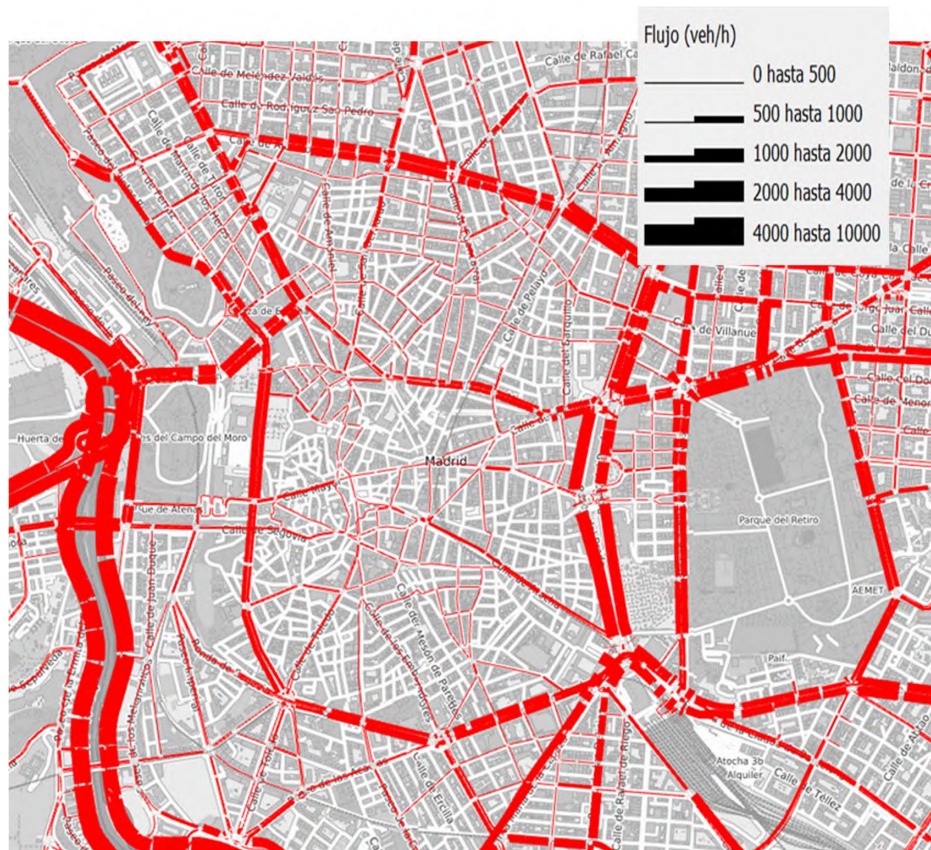
2º) Hace más comprensible los límites del mismo a los ciudadanos, que interpretan más claramente cuál es el ámbito sujeto a restricciones de tráfico, reduciendo el número de accesos indebidos por descuidos.

- b) Otra característica de estas ZBEDEP es que actúa sobre ejes interiores a la ciudad, pero con una carga de tráfico significativa. En “Distrito Centro” el eje vertebrador de tráfico más importante sobre el que esta actuación interviene es la Gran Vía, pero tampoco es desdeñable lo que ha supuesto en otras calles como Atocha, Hortaleza o San Bernardo.
- c) El modelo de restricción permite actuar cualitativamente: se es muy exigente con los vehículos que generan un mayor número de emisiones (vehículos de clasificación ambiental “A”), favoreciendo un cambio en el parque circulante a nivel global y no solo en el interior o en el entorno más cercano a las ZBEDEP.
- d) Con la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro” se favorece un cambio modal donde el transporte público gana protagonismo, así como los modos de movilidad compartida, micro-movilidad, movilidad ciclista y peatonal, y este cambio modal afecta positivamente al conjunto de la ciudad al disminuir la intensidad circulatoria y la densidad (atascos). Por tanto, se reducen las emisiones contaminantes al circular un menor número de vehículos y ser estos, además, los vehículos más contaminantes, que es sobre los que se establecen las restricciones más importantes.
- e) El perímetro está conformado por vías principales básicas de tráfico que canalizan la movilidad entre las distintas zonas de la ciudad, y por tanto, no pueden sufrir una restricción de acceso. En el plano siguiente se puede observar la coincidencia del perímetro con las vías de mayor tráfico.



Información de Firmantes del Documento





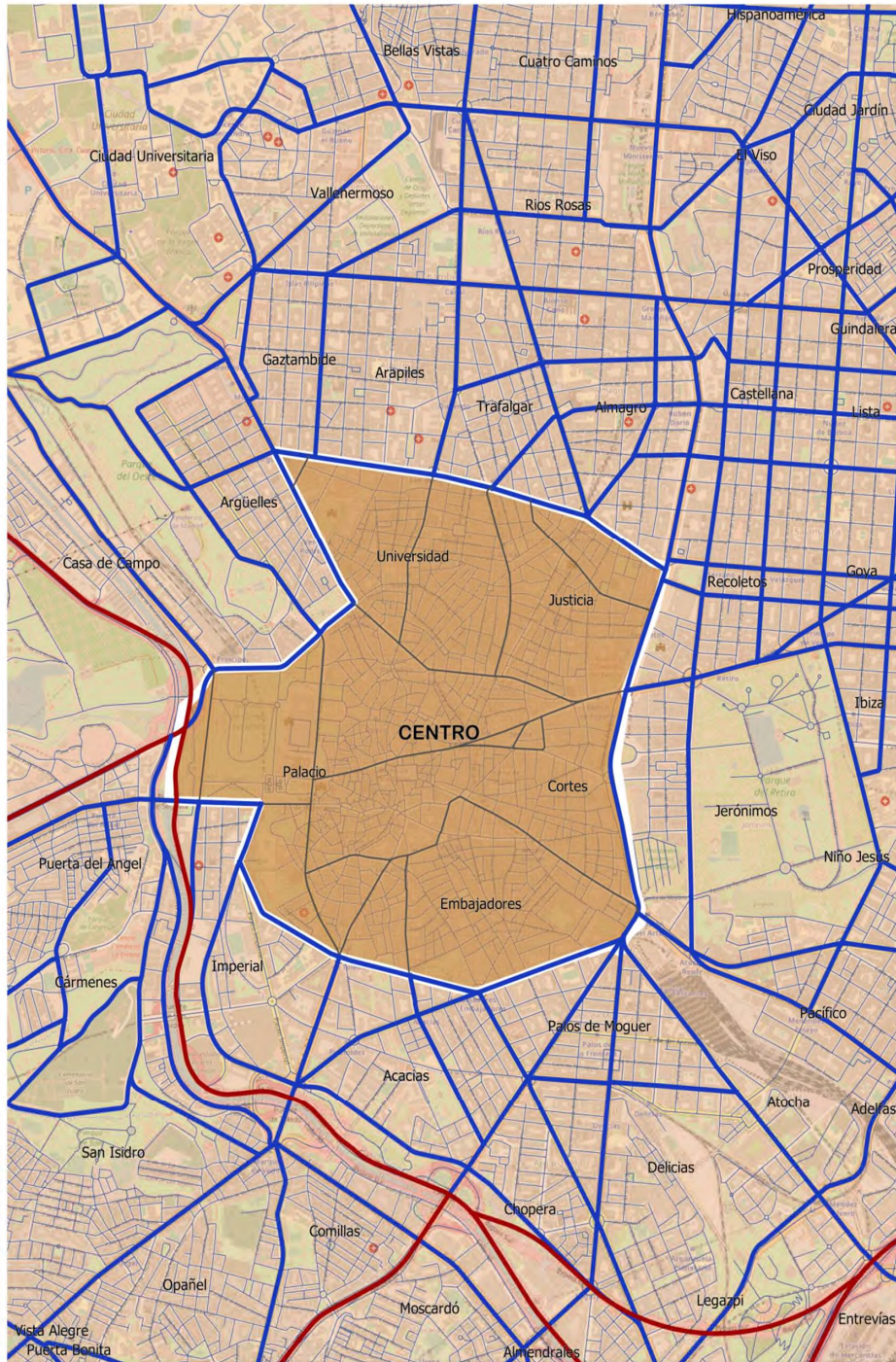
Plano: Intensidades de tráfico en hora punta de mañana

- f) Además, la morfología de estas vías (3 carriles de circulación por sentido) hace más visible el efecto barrera y facilita al ciudadano la percepción de cambio de zona.
- g) En el Distrito Centro, en su inmensa totalidad coincidente con el ámbito territorial de Distrito Centro, está declarada una Zona Protección Acústica Especial (ZPAE) por el Ayuntamiento de Madrid. En muchos puntos de la citada ZPAE se superan los objetivos de calidad acústica por el ruido debido al tráfico rodado, lo que justifica la adopción de medidas permanentes de ordenación restrictiva del tráfico que permitan reducir dicha contaminación acústica.





17PEQ23016DDBN2G



Plano: Clasificación viaria utilizada por los servicios técnicos del Ayuntamiento. En Azul y rojo las vías básicas.

Información de Firmantes del Documento



VIRGINIA TORRES LIROLA - SUBDIRECTORA GENERAL DE AGENTES DE MOVILIDAD
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO
URL de Verificación: https://intranet.munimadrid.es:8090/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCove.do

Fecha Firma: 19/08/2021 15:34:52
Fecha Firma: 19/08/2021 17:35:11
CSV : 17PEQ23016DDBN2G



JUSTIFICACIÓN DE LA NO REGRESIVIDAD DE LAS NUEVAS EXCEPCIONES DEL ARTÍCULO 23 DE LA OMS QUE REGULA LA ZBEDEP DISTRITO CENTRO RESPECTO DE LA ZBE MADRID CENTRAL:

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 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.

En concreto, y en lo que a la ZBEDEP “Distrito Centro” se refiere, hay que aclarar que los comerciantes ya tenían derecho a tramitar sus permisos de acceso a la zona a través de las Asociaciones mientras que ahora lo podrán hacer de manera directa; los aparcamientos de



motos se crean precisamente para mejorar la movilidad y que las mismas estacionen fuera de las aceras y, de esta manera, no se vea afectada la accesibilidad de los peatones; la regulación del artículo 195 de la OMS relativa a las VTC ya les exige que sean 0 emisiones o ECO en los términos de la Disposición Transitoria 2ª; y, por último, debe señalarse que el Proyecto normativo ha incluido las excepciones imprescindibles para garantizar seguridad jurídica, la necesidad, racionalidad y proporcionalidad que debe guiar toda actuación administrativa.

La creación de “Madrid ZBE” y de las ZBEDEP “Distrito Centro” y “Plaza Elíptica” son una manifestación normativa del desarrollo de los planes y estrategias municipales para la mejora de 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 recoge actuaciones complementarias para la mejora de la calidad del aire mediante la adopción de muchas otras medidas, que no se aplican únicamente es un distrito particular, sino que afectan a toda la ciudad en su conjunto. Entre estas medidas, se encuentra 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 recorre 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.

La presente ordenanza crea 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 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.

Se trata además de normas proporcionales porque circunscriben su contenido al ámbito territorial y a las restricciones y prohibiciones imprescindibles para satisfacer los intereses generales citados, recogen excepciones para compatibilizar los derechos individuales que pudieran verse afectados y disponen de regímenes transitorios para que las personas se adapten a su cumplimiento.

El acceso a la ZBEDEP Distrito Centro de los vehículos, recogido en el artículo 23 de la OMS propuesto por el Proyecto normativo, en los términos previstos en las disposiciones transitorias primera y tercera no debe suponer un perjuicio en la medida en que:

- a) satisface el principio de legalidad en la medida en que pretende armonizar el ejercicio de otros derechos concurrentes de forma compatible con la protección de la salud pública y el medio ambiente urbano;
- b) satisface el principio de necesidad porque la autorización se limita a los supuestos estrictamente necesarios;
- c) satisface el principio de proporcionalidad porque: el acceso de los vehículos está sujeto al cumplimiento de los requisitos de clasificación ambiental de los ismos según se potencial contaminante en los términos previstos en los artículos 21 y 23 y las disposiciones transitorias primera y tercera;



- d) el Ayuntamiento de Madrid espera incrementar la reducción de las emisiones contaminantes de dióxido de nitrógeno mediante la creación de Madrid ZBE y la ZBEDEP Plaza Elíptica en las que se han establecido restricciones en función de la potencialidad contaminante del vehículo;
- e) 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 peatonalización del entorno de la Puerta del Sol, la creación de dos líneas gratuitas de autobuses eléctricos de EMT para comunicar el Distrito Centro 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 la ZBEDEP Distrito Centro;
- f) su efecto se ha considerado a la hora de estimar la reducción de emisiones contaminantes derivadas de la implementación de las medidas contempladas en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, por lo que permitiendo el acceso en estas circunstancias se sigue dando puntual cumplimiento a los objetivos medioambientales previstos en la Ordenanza.
- g) permite incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP, facilitar el desarrollo de la actividad educativa y promover, con ello, su mejor valoración social.

JUSTIFICACIÓN DE LA LEGALIDAD Y RACIONALIDAD DE LA REGULACIÓN DE MADRID ZBE Y LAS ZBEDEP DISTRITO CENTRO Y PLAZA ELÍPTICA RESPECTO DEL DERECHO DE EDUCACIÓN.

1. La regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica es una regulación proporcional porque circunscriben su contenido al ámbito territorial y a las restricciones y prohibiciones imprescindibles para satisfacer los intereses generales citados, recogen las excepciones imprescindibles para compatibilizar los derechos individuales que pudieran verse afectados y disponen de un régimen transitorio razonable para que la ciudadanía se adapte a su cumplimiento.

2. En lo referente a la posibilidad de que algunas familias puedan verse afectadas por las restricciones derivadas de la ordenación permanente ZBEDEP Distrito Centro a la hora de acceder a los colegios, se le informa que el Proyecto normativo regula, entre las excepciones para compatibilizar los derechos individuales, la excepción recogida en el artículo 23.3.e).17º de la OMS, que conforme a la redacción propuesta por el Proyecto normativo permitiría el acceso y circulación por la ZBEDEP Distrito Centro de aquellos vehículos que, cumpliendo los requisitos de clasificación ambiental regulados en el artículo 21, 23 y las disposiciones transitoria primera y tercera, necesiten acceder al perímetro de la citada ordenación permanente de tráfico para dejar o recoger alumnos de educación infantil y primaria, así como a los alumnos de secundaria cuyas necesidades así lo exijan, en los términos previstos en las disposiciones transitorias primera y tercera.

Estos permisos de accesos, regulados en el Anexo III, apartado primero, punto 20, del Proyecto inicial de Ordenanza, se circunscriben a un máximo de dos vehículos por alumno para los días lectivos del calendario escolar entre el 1 de septiembre y el 30 de junio desde las siete a las veinte horas del día para el cual se gestione la autorización.



Por lo tanto, y siguiendo el espíritu proporcional de la norma y de servicio al interés general, se ha tenido muy en cuenta la situación del sector educativo, tanto dentro del Distrito Centro como en la nueva ZBEDEP Plaza Elíptica, con el objetivo de facilitar el acceso de los niños a los colegios en los vehículos privados de sus familias en condiciones racionales y proporcionales en relación con la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano, y para contribuir a la conciliación familiar.

En contra de lo afirmado en su escrito, no se tiene previsto prohibir el acceso de los vehículos privados a estos colegios, siempre que los vehículos cumplan los requisitos de clasificación ambiental según su potencial contaminante contemplados en los artículos 21, 23 y las disposiciones transitorias primera y tercera de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

3. El Proyecto normativo no afecta a la libertad ideológica ni a la libertad de enseñanza de los padres respecto de sus hijos, porque el Proyecto normativo no regula la educación, ni la “programación general de la enseñanza”. Tampoco afecta a la libertad de enseñanza de los centros educativos porque no regula ni la educación ni el régimen concertado.

El Proyecto normativo se limita a regular la movilidad urbana en términos que minimicen los graves y perjudiciales efectos que el tráfico de vehículos de combustión ocasiona en la salud humana al objeto de proteger la integridad física y la salud de las personas y la salud pública.

4. Desde el punto de vista jurídico se considera que el derecho a la integridad física y el derecho a la salud pública deben primar sobre el interés individual a acceder en vehículo privado a un centro educativo.

El Proyecto normativo no afecta al ejercicio del derecho a la educación de los menores porque la norma no regula la educación, tan solo establece ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la integridad física y el derecho a la salud de las personas incluidos los menores que asisten a los colegios, debiendo recordarse a estos efectos, como recoge el “Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental”, que forma parte del expediente sometido a información pública y que, por su relevancia, ha sido incorporado como anexo a la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial (páginas 273 a 297), que la contaminación ambiental tiene efectos especialmente perjudiciales en los niños:

“Según la OMS, en concentraciones de corta duración superiores a 200 µg/m3, el NO2 es un gas tóxico que causa una importante inflamación de las vías respiratorias, lo que provoca un aumento de la reactividad bronquial y con ello de la mucosidad, favoreciendo el aumento de las infecciones respiratorias (bronquitis, bronquiolitis, neumonía, gripe) y de disminución de la función pulmonar. Estos efectos son especialmente frecuentes en menores de 5 años”.

“La OMS estima que un 80% de las defunciones prematuras relacionadas con la contaminación del aire exterior se deben a cardiopatía isquémica y accidente cerebrovascular, mientras que un 14% se deben a neumopatía obstructiva crónica o infección aguda de las vías respiratorias inferiores, y un 6% a cáncer de pulmón”.

“Otro estudio afirma que la exposición a contaminantes atmosféricos a edad temprana puede contribuir al desarrollo de asma durante la infancia y la adolescencia. La reducción de la contaminación atmosférica, por tanto, puede prevenir el desarrollo de asma en niños”.



La conciliación familiar está garantizada porque los menores pueden acceder al centro educativo en autocares escolares, pueden acudir en transporte público colectivo acompañados de sus padres y familiares, o pueden hacerlo en sus vehículos privados.

En todo caso, el Proyecto normativo garantiza el acceso y circulación de los vehículos privados a la ZBEDEP Distrito Centro que accedan a la misma para dejar o recoger alumnos de educación infantil y primaria, así como de secundaria cuando las necesidades de éstos así lo exijan, permitiendo incluso el acceso de vehículos con clasificación ambiental "A", la más contaminante hasta el 31 de diciembre de 2024 siempre que cumplan los requisitos del apartado 2.a) de la disposición transitoria primera.

5. La regulación de la ZBEDEP garantiza el respeto del principio de igualdad por cuanto:

1º) Todos los vehículos que deseen acceder a la ZBEDEP Distrito Centro están sujetos a la ordenación permanente de tráfico establecida para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano regulada en los artículos 21, 23, la disposición transitoria tercera y el anexo III de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la regulación de Madrid ZBE.

2º) Todos los vehículos que deseen acceder a la ZBEDEP Plaza Elíptica están sujetos a la ordenación permanente de tráfico establecida para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano regulada en los artículos 21, 24 y el anexo IV de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la regulación de Madrid ZBE.

3º) Todos los colegios situados en el interior del perímetro de la ZBEDEP Distrito Centro están sujetos a idéntica regulación.

4º) Todos los colegios situados en el interior del perímetro de la ZBEDEP Plaza Elíptica están sujetos a idéntica regulación.

5º) Los colegios situados en el interior de la ZBEDEP Distrito Centro no son objeto de discriminación alguna respecto a los colegios ubicados en otros distritos de la ciudad, que solo están sujetos a la regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones, porque dichas zonas no sufren los elevados niveles de contaminación y de intensísima demanda de uso del espacio público que afecta al Distrito Centro.

Las medidas necesarias para proteger la integridad física de los ciudadanos de los efectos perjudiciales sobre la salud humana derivados de la elevada contaminación ambiental por dióxido de nitrógeno y otros gases y partículas contaminantes derivados del tráfico de vehículos de combustión que afecta al Distrito Centro, incluidos los menores que viven en la zona y la de los menores que acuden a dicha zona para asistir a los colegios ubicados en la ZBEDEP Distrito Centro, son y deben ser más intensas que las que se requiere para proteger la salud pública en otras zonas de la ciudad con problemas menos agravados de calidad del aire, por lo que la regulación de tráfico no puede ser la misma.

Se trata, por tanto, de situaciones distintas que requieren la respuesta jurídica necesaria para proteger el derecho a la integridad y a la salud pública: mientras en las ZBEDEP Distrito Centro se requiere una regulación más estricta, en el resto de la ciudad la restricción es menos intensa, afectando tan solo a los vehículos más contaminantes, los



vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante en los términos regulados en Madrid ZBE.

Por consiguiente, la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico establecidas y reguladas para proteger la integridad física de las personas y la salud pública y la protección de medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica no resultan discriminatorias porque su regulación responde a los principios de necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad, estableciendo una regulación jurídica general a través de Madrid ZBE, y una regulación más intensa allí donde los problemas de salud pública derivados de la elevada contaminación ambiental así lo requieren; en las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Justificación del acceso de los vehículos que utilicen los padres que acompañen a los menores al colegio en LA ZBEDEP DISTRITO CENTRO: artículo 23.3.d).17.º.

La presente ordenanza crea 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 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.

Se trata además de normas proporcionales porque circunscriben su contenido al ámbito territorial y a las restricciones y prohibiciones imprescindibles para satisfacer los intereses generales citados, recogen excepciones para compatibilizar los derechos individuales que pudieran verse afectados y disponen de regímenes transitorios para que las personas se adapten a su cumplimiento.

Entre las excepciones recogidas en el artículo 23 y en el Anexo III punto 20 de la ordenanza, se encuentra la de dejar y recoger alumnos de educación infantil y primaria. Esta es una reivindicación del sector educativo, concretamente de las escuelas infantiles, colegios de educación infantil y primaria e institutos de secundaria, y los permisos de accesos se limitan a los días lectivos del calendario escolar, entre el 1 de septiembre y el 30 de junio, y desde las siete a las 20 horas del día para el cual se gestione la autorización.

Estamos hablando de niños de corta edad que estudian en un centro escolar que se incluye dentro de la ZBEDEP Distrito Centro y que por lo tanto no pueden ir por su cuenta hasta el mismo, sino que tiene que llevarlos sus progenitores o tutores. Es lógico, por tanto, que se permita la actividad de dejarlos y recogerlos del colegio y además se encuadra dentro del espíritu proporcional de la norma y atención al interés general.

El motivo de permitir estos accesos es también por razones de seguridad. Muchos menores no son usuarios del transporte público, y deben estar acompañados de adultos, y no todas las instalaciones dotacionales educativas disponen de un transporte público en la propia puerta del mismo, por lo que se considera adecuado que los padres del alumnado puedan acceder al mismo, siempre y cuando cumplan con la normativa estatal y municipal de tráfico, circulación y seguridad vial en cuanto a la parada o estacionamiento en la zona para dejar y recoger a los alumnos. El incumplimiento de la normativa es sancionado conforme a la LTSV.

Además hay que tener en cuenta que parte del alumnado de colegios situados en el centro no son residentes en el Distrito Centro, si no en otros distritos o, incluso, fuera del término municipal, por lo que en ocasiones no se dispone de otro medio de transporte que el vehículos privado.



17PEQ23016DDBN2G

El acceso a la ZBEDEP Distrito Centro de los vehículos, recogido en el artículo 23.3.d).17ª de la OMS propuesto por el Proyecto normativo, para dejar o recoger alumnos de educación infantil y primaria, así como a los alumnos de secundaria cuyas necesidades así lo exijan, en los términos previstos en las disposiciones transitorias primera y tercera no debe suponer un perjuicio en la medida en que:

- a) satisface el principio de legalidad en la medida en que tiene por objeto facilitar el acceso de los menores a los centros educativos para la protección de los derechos de los menores de edad, acceso que por las necesidades propias del cuidado del menor debe realizarse mediante el acompañamiento de padres, familiares o personas adultas autorizadas para ello en los centros de educación infantil y primaria;
- b) satisface el principio de necesidad porque la autorización se limita a los supuestos estrictamente necesarios: es decir, para el acompañamiento de los menores de los centros de educación infantil y primaria, así como aquellos alumnos de educación secundaria cuyas necesidades así lo exijan (menores con discapacidad, con movilidad reducida, con movilidad funcional, o cualquier menor que por sus circunstancias personales así lo requiera);
- c) satisface el principio de proporcionalidad porque: el acceso de los vehículos está sujeto al cumplimiento de los requisitos de clasificación ambiental de los ismos según se potencial contaminante en los términos previstos en los artículos 21 y 23 y las disposiciones transitorias primera y tercera (apartado 5.d de la disposición transitoria tercera) y ; el acceso se circunscribe a los días lectivos del calendario escolar establecido por la Administración educativa comprendido entre el 1 de septiembre y el 30 de junio (apartado primero punto 20 del anexo III de la OMS);
- d) el Ayuntamiento de Madrid espera incrementar la reducción de las emisiones contaminantes de dióxido de nitrógeno mediante la creación de Madrid ZBE y la ZBEDEP Plaza Elíptica en las que se han establecido restricciones en función de la potencialidad contaminante del vehículo;
- e) 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 peatonalización del entorno de la Puerta del Sol, la creación de dos líneas gratuitas de autobuses eléctricos de EMT para comunicar el Distrito Centro 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 la ZBEDEP Distrito Centro;
- f) su efecto se ha considerado a la hora de estimar la reducción de emisiones contaminantes derivadas de la implementación de las medidas contempladas en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, por lo que permitiendo el acceso en estas circunstancias se sigue dando puntual cumplimiento a los objetivos medioambientales previstos en la Ordenanza.
- g) permite incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP, facilitar el desarrollo de la actividad educativa y promover, con ello, su mejor valoración social.



Por último se recuerda que todos los colegios del término municipal en el que existen problemas de acceso, tienen establecido un protocolo de movilidad para que la entrada y salida de los vehículos de los alumnos no genere congestión del tráfico.

JUSTIFICACIÓN DE LA REGULACIÓN DE ACCESO DE VTC A LAS ZBEDEP:

1. 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 regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) “Distrito Centro”.

La regulación de ZBEDEP denominada “Distrito Centro” responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para 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. La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público 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 al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3. La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4. El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, 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) 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 o 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 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

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



17PEQ23016DDBN2G

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”.

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

5. 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.

6. 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.

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.

7. El artículo 23 establece un régimen general de acceso y circulación de acceso a la ZBEDEP de Distrito Centro para vehículos con distintivo ambiental CERO y ECO.

Los vehículos de transporte con conductor (VTC) que dispongan de clasificación ambiental ECO o CERO EMISIONES según su potencial contaminante pueden acceder y circular por la ZBEDEP Distrito Centro con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera



y las normas de gestión del anexo III, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 23.3.d).4º de la OMS:

“Artículo 23.3 OMS (Proyecto)

d) Con carácter general, podrán acceder y circular por las calles del interior del perímetro de la ZBEDEP y estacionar en superficie en las plazas del SER, en los términos establecidos en el capítulo III del título tercero del libro I, los siguientes vehículos:

4º) Los vehículos con categoría CERO Emisiones o ECO de clasificación ambiental, salvo los vehículos industriales con categoría ECO de clasificación ambiental que estarán sujetos a los horarios de acceso que establece el apartado 4 de la disposición transitoria tercera”.

Por tanto, en contra de lo que sostiene la alegación, la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro favorece el uso de los servicios VTC mediante vehículos ECO o CERO por su menor impacto ambiental sobre la salud de las personas.

8. El artículo 23.3.e).5º de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, permite el acceso y la circulación por la ZBEDEP Distrito Centro a los siguientes vehículos, en función de la razón de acceso o circulación por la ZBEDEP o la actividad a realizar en la ZBEDEP y su clasificación ambiental 24 según su potencial contaminante, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, a los vehículos turismo de arrendamiento con conductor (VTC) con clasificación ambiental B o C, con servicio previamente contratado con origen o destino en Distrito Centro, en los términos establecidos en el artículo 195 y la disposición transitoria segunda:

“Artículo 23.3 OMS (Proyecto)

e) Se permite el acceso y la circulación por la ZBEDEP Distrito Centro a los siguientes vehículos, en función de la razón de acceso o circulación por la ZBEDEP o la actividad a realizar en la ZBEDEP y su clasificación ambiental según su potencial contaminante, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III:

5.º Los vehículos turismo de arrendamiento con conductor (VTC) con clasificación ambiental B o C, con servicio previamente contratado con origen o destino en Distrito Centro, en los términos establecidos en el artículo 195 y la disposición transitoria segunda”.

8. La regulación del artículo 23.3.e).5º de la OMS satisface los principios de legalidad, necesidad, racionalidad, y proporcionalidad:

- 1) **Legalidad:** La exigencia de la previa contratación de un servicio de transporte con origen o destino en la ZBEDEP Distrito Centro se ajusta plenamente a la regulación de transporte de los VTC, que no pueden circular por las vías públicas en busca de viajeros ni propiciar la captación de viajeros que no hubiesen contratado previamente el servicio permaneciendo estacionados a tal efecto, es decir, los vehículos VTC únicamente podrán circular si se justifica que están prestando un servicio previamente contratado, conforme a lo previsto en el artículo 182.1 del Reglamento de la Ley de Ordenación de



los Transportes Terrestres (en adelante ROTT), aprobado por Real Decreto 121/1990, de 28 de septiembre:

“Artículo 182 del ROTT.

1. Cuando los vehículos adscritos a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor estén ocupados por personas ajenas a la empresa titular de la autorización, únicamente podrán circular si se justifica que están prestando un servicio previamente contratado.

A tal efecto, el contrato de arrendamiento de vehículos con conductor deberá haber sido cumplimentado previamente a que se inicie la prestación del servicio contratado, debiendo llevarse a bordo del vehículo la documentación acreditativa de dicha contratación, conforme a lo que se determine por el Ministro de Fomento.

Los vehículos adscritos a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor no podrán, en ningún caso, circular por las vías públicas en busca de clientes ni propiciar la captación de viajeros que no hubiesen contratado previamente el servicio permaneciendo estacionados a tal efecto”.

2) Necesidad: La regulación de artículo 23.3.e).5º de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, satisface las razones imperiosas de interés general de protección de la integridad física y los derechos de las personas, la protección de la salud pública, el cumplimiento de la normativa estatal de transporte mediante VTC, y la protección de los derechos de las personas y la protección del medio ambiente urbano en los términos definidos en los artículos 22.1, 22.2 y 23.1 de la OMS y la MAIN.

3) Racionalidad: Dado que conforme a la normativa estatal de transporte solo pueden circular los VTC que tengan un servicio precontratado, solo está justificado que accedan y circulen por las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica aquellos VTC que necesiten circular por el interior de la correspondiente ZBEDEP para dejar o recoger al viajero en una vía situada en el interior de dicha ZBEDEP, es decir, solo deben acceder como servicio de transporte aquellos vehículos que indefectiblemente necesitan acceder a dicha zona.

No es racional que accedan VTC en servicio contaminantes a las ZBEDEP, que empleen vehículos con clasificación ambiental B y C, circulen por las zonas que requieren una especial protección medioambiental por los problemas agravados de calidad del aire que sufren y su impacto sobre la salud pública.

Para cualquier otro motivo de acceso o circulación que no sea la prestación del servicio el régimen de acceso no puede ser otro que el general, puesto que lo que habilita la entrada es precisamente la prestación del servicio de transporte que requiera acceder a la correspondiente ZBEDEP para dejar o recoger un viajero. Por tanto, prohibir la entrada de vehículos con distintivo ambiental B o C sin servicio contratado es una medida proporcional, ya que no impacta en la prestación del servicio.

4) Proporcionalidad: La regulación es proporcional porque:

a) Los VTC llevan a cabo un uso muy intensivo de la vía pública, realizando una media de 170 kilómetros diarios.



- b) Es una medida proporcionada, puesto que el establecimiento de excepciones a la circulación de vehículos “B” y “C” tiene como objeto permitir el desarrollo de la actividad profesional de transporte de viajeros mediante vehículos de alquiler con conductor (VTC) que, como establece su normativa reguladora, sólo puede hacerse en régimen de precontratación de los servicios. La entrada en la ZBEDEP deberá estar justificada por la prestación del servicio que requiere necesariamente acceder a la correspondiente ZBEDEP para dejar o recoger a un viajero.
- c) Los VTC que emplean vehículos con clasificación ambiental B y C suponen un impacto medioambiental muy superior a la de los vehículos ECO y CERO EMISIONES.
- d) Es proporcional establecer dicha regulación para limitar la afección de la contaminación en las zonas que sufren un mayor impacto ambiental por la elevada circulación de vehículos y la consecuente elevada contaminación del aire.
- e) La disposición transitoria tercera establece un régimen transitorio proporcional.
- f) La regulación del artículo 23.3.e).5º de la OMS es proporcional porque solo se exige a los vehículos más contaminantes. Pese a que conforme a lo previsto en el artículo 182.1 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres debería aplicarse la misma exigencia a los VTC ECO y CERO, se ha considerado que en atención al menor impacto sobre la salud pública y el medio ambiente de estos vehículos menos contaminantes debe primar dicha condición menos contaminante, autorizándose su acceso de los VTC ECO y CERO EMISIONES en virtud del artículo 23.3.d).4º de la OMS.

9. La regulación de artículo 23.3.e).5º de la OMS no resulta discriminatoria respecto de la contenida en el artículo 23.3.e).4º) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, porque:

- a) La regulación no es discriminatoria porque establece idéntica posibilidad de acceso para las VTC y los Taxis CERO Emisiones y ECO, que pueden acceder en idénticas condiciones en los términos regulados en el artículo 23.3.d.4º): *“4.º Los vehículos con categoría CERO Emisiones o ECO de clasificación ambiental, salvo los vehículos industriales con categoría ECO de clasificación ambiental que estarán sujetos a los horarios de acceso que establece el apartado 4 de la disposición transitoria tercera”*. Por tanto, dado que la creación de la ZBEDEP satisface las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública y del medio ambiente urbano mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas de tráfico motorizado, si un VTC quiere acceder sin la limitación de la precontratación exigida por el artículo 182 del ROTT estatal basta con que tenga adscrito un vehículo CERO Emisiones o ECO.
- b) Asimismo los apartados 4º y 5º referidos, respectivamente, a los Taxis y VTC con clasificación ambiental B o CE según su potencial contaminante no son discriminatorios porque regulan atendiendo a las condiciones específicas de circulación de Taxis y VTC



conforme a su respectiva y específica normativa estatal y autonómica sectorial reguladora.

- c) Por la propia regulación del Taxi, éstos pueden acceder a la ZBEDEP para recoger clientes en las “paradas” así como para captar clientes a mano alzada. En este sentido debe recordarse que el Taxi se trata de un servicio sometido a tarifas reguladas a efectos de lo previsto en el artículo 17.1.c) de la LGUM y que como establece la Sección Tercera de la Sala de lo Contencioso-administrativo del Tribunal Supremo en su STS 921/2018, de 4 de junio (Recurso PO 438/2017):

“El servicio de taxis está concebido en la actualidad como una modalidad de transporte urbano mediante vehículos de turismo que constituye un servicio de interés público y respecto al que las administraciones responsables tratan de garantizar unos determinados niveles de calidad, seguridad y accesibilidad. En consecuencia, está sometido a una intensa regulación (que incluye la contingentación de licencias y el establecimiento de tarifas reguladas) destinada a asegurar dichas características.

El mantenimiento de un servicio de transporte urbano semejante es un objetivo legítimo de los poderes públicos, cuyo aseguramiento puede considerarse una razón imperiosa de interés general que justifica medidas regulatorias respecto a servicios análogos en el mismo segmento del mercado, a pesar de que tales medidas afecten a la competencia y a la libertad de establecimiento, siempre que las concretas medidas adoptadas sean necesarias y proporcionadas”.

10. La limitación a los vehículos VTC con clasificación ambiental B y C es plenamente acorde a los artículos 5 y siguientes de la Ley de Garantía de la Unidad de Mercado (LGUM) porque satisface los siguientes principios:

- a) Legalidad: es legal porque se ajusta a la regulación estatal y autonómica del servicio de transporte mediante VTYC que solo permite circular para la prestación de un servicio precontratado de transporte, limitación que no tiene el Taxi.
- b) Necesidad: Es necesaria la limitación de número de vehículos que acceden a al ZBEDEP para satisfacer las necesidades imperiosas de interés general de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, para dar cumplimiento a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire.
- c) Racionalidad: Es racional para la satisfacción de las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, y de dar cumplimiento a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, limitar el acceso a aquellos VTC que necesiten acceder por disponer de un servicio previamente contratado con origen o destino en la ZBEDEP Distrito Centro en los términos del artículo 23.3.e).5º de la OMS. El artículo 23.3.e).4º establece también limitaciones medioambientales para los Taxis con clasificación ambiental B y C según su potencial contaminante.



d) Proporcionalidad: Es proporcional porque es la medida menos restrictiva o distorsionadora de la actividad económica, dado que por su propia regulación los VTC que solo pueden circular si están prestando un servicio de transporte previamente contratado conforme a lo previsto en el ROTT estatal. En este sentido debe recordarse que el artículo 23.3.e) permite el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro “en función de la razón de acceso o circulación por la ZBEDEP o la actividad a realizar en la ZBEDEP y su clasificación ambiental según su potencial contaminante, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III”. Por ello, solo resulta imprescindible que las VTC con clasificación ambiental B o C accedan a la ZBEDEP Distrito Centro cuando tengan un servicio previamente contratado con origen o destino en la citada ZBEDEP, resultando a todos los efectos un vehículo privado que debe someterse a las restricciones de acceso cuando no dispongan de servicio precontratado o el servicio precontratado no tenga como origen o destino la ZBEDEP Distrito Centro, dado que no resulta racional ni necesario su circulación por la ZBEDEP por la especial protección ambiental que requiere la ZBEDEP en los términos recogidos en el Proyecto normativo y la MAIN para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano y de dar cumplimiento a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire. Es la medida menos restrictiva o distorsionadora de la actividad económica porque si un VTC quiere acceder sin la limitación de la precontratación exigida por el artículo 182 del ROTT estatal, recogida en el artículo 23.3.e).5º de la OMS basta con que adscriba a la autorización VTC un vehículo CERO Emisiones o ECO, algo sencillo considerando que la inmensa mayoría de los VTC son vehículos en *renting*.

e) No discriminación: Los apartados 4º) y 5º) del apartado 23.3.e) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo no son discriminatorios porque responden a las características propias de la circulación de vehículos de Taxis y VTC respectivamente conforme a la regulación sectorial de transporte específicamente aplicable a cada uno de ellos, no pudiendo pretenderse la equiparación en aquello que pueda beneficiarles cuando no se pretende la misma equiparación en aquellos que pudiera perjudicarles. En este sentido debe recordarse que a efectos de lo previsto en el artículo 17.1.c) de la LGUM el Taxi es un servicio de interés público sometido a tarifas reguladas y a una intensa regulación para proteger los derechos de las personas usuarias de dicho servicio de transporte urbano en los términos citados de la 921/2018, de 4 de junio (Recurso PO 438/2017).

JUSTIFICACIÓN DEL ACCESO DE MOTOS A LA ZBEDEP DISTRITO CENTRO: Artículo 23.3.d).3º) OMS. Artículo 23.3.e).8º) de la OMS

La redacción de artículo 23.3.e).8º) de la OMS propuesta por el Proyecto normativo permite el acceso de las motos con clasificación ambiental B y C en horario de siete a veintitrés horas, horario que compatibiliza adecuadamente las necesidades de movilidad de las personas que necesiten acceder a la ZBEDEP Distrito Centro en moto y las necesidades de distribución de mercancías, incluyendo la entrega de alimentos y cenas a las propias personas residentes de la citada ZBEDEP con el descanso de los vecinos.



Por regla general una motocicleta emite menos gases contaminantes sobre la tierra respecto al coche. Pero según datos contrastados, las motos generan menos gases contaminantes sobre la atmósfera. Las motocicletas emiten un 50% menos de dióxido de carbono (CO2), en comparación con otros vehículos motorizados. Además, el total de motos de nuestro país representan casi el 20% del parque de vehículos de nuestro país, pero solo emiten el 0,51 y el 1,85% de las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) y de CO2, respectivamente. Además, si ponemos el foco en una ciudad como Madrid las motos realizan un 8,8% de los recorridos y emiten solo el 0,2% del dióxido de nitrógeno (NO2), frente a otros vehículos motorizados, que con el 72% de los recorridos emiten un 69,7%.

Por otro lado, con esta regulación se pretende reducir en una hora el horario de acceso a la ZBEDEP Distrito Centro de las motocicletas, ciclomotores y triciclos que prestan servicios de mensajería y reparto a domicilio, ya que, por Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, de 22 de diciembre de 2020, podían acceder y circular hasta las 23.59h.

La redacción de artículo 23.3.e).8º) de la OMS propuesta por el Proyecto normativo permite el acceso de las motos con clasificación ambiental B y C en horario de siete a veintitrés horas, horario que compatibiliza adecuadamente las necesidades de movilidad de las personas que necesiten acceder a la ZBEDEP Distrito Centro en moto y las necesidades de distribución de mercancías, incluyendo la entrega de alimentos y cenas a las propias personas residentes de la citada ZBEDEP con el descanso de los vecinos.

Justificación del acceso de los vehículos que utilicen los abogados del Servicio de Guardia del Turno de Oficio que proporcionen asistencia letrada al detenido y a las personas víctimas de los delitos de violencia de género y de trata de personas en las Comisarías de Policía Nacional de Centro y Retiro, para el ejercicio exclusivo de dicho servicio de guardia en la ZBEDEP Distrito Centro. Artículo 23.3.d).16.º.

El artículo 520.5 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal señala que aquellos abogados que se encuentren de guardia durante 24 horas tienen que acudir al centro indicado "a la mayor brevedad posible", utilizando para ello el medio de transporte más ágil en cada momento que, en la mayoría de las ocasiones, es su vehículo privado.

Hay que tener en cuenta que el/la letrado/a tiene un máximo de tres horas para llegar, pero que lo idóneo es hacerlo cuanto antes. Es decir, que lo conveniente nunca es agotar ese margen de tiempo para facilitar su servicio de asistencia letrada al detenido.

La excepción del artículo 23.3.d).16º de la OMS se circunscribe a los vehículos que utilicen los abogados del Servicio de Guardia del Turno de Oficio que proporcionen asistencia letrada al detenido y a las personas víctimas de los delitos de violencia de género y de trata de personas en las Comisarías de Policía Nacional de Centro y Retiro, para el ejercicio exclusivo de dicho servicio de guardia.

Se trata de una excepción:

- a) legal, porque tiene por objeto facilitar las condiciones materiales para la protección del derecho fundamental a la tutela judicial efectiva y la asistencia letrada en los términos perentorios establecidos por la Ley de Enjuiciamiento Criminal;



- b) necesaria para facilitar el acceso de los abogados del servicio de guardia del turno de oficio a las Comisarías afectadas por la ZBEDEP Distrito Centro para asistir al detenido y a las personas víctimas de los delitos de violencia de género y de trata de personas;
- c) racional, porque con esta excepción se pretende facilitar el acceso lo antes posible de los abogados del turno de oficio para la asistencia al detenido y a las víctimas de los delitos para los que la Ley de Enjuiciamiento Criminal establece un plazo de asistencia máximo de tres horas, que puede producirse a cualquier hora del día y que puede necesitar el acceso de la abogada u abogado en su vehículo privado;
- d) proporcional, porque no se permite el acceso a cualquier abogada/o sino solo a los que forman parte del servicio de guardia del turno de oficio; porque no permite el paso por la ZBEDEP para acceder a cualquier comisaría sino que se autoriza exclusivamente el acceso de aquellos vehículos de abogados de servicio de guardia del turno de oficio que vayan a prestar asistencia letrada en las comisarías de Centro y Retiro; y porque no se autoriza para la asistencia de cualquier delito, sino exclusivamente para la asistencia letrada por abogados del servicio de guardia del turno de oficio que requieran prestar su asistencia letrada a una persona detenida o a las personas víctimas de los delitos de violencia de género y de trata de personas en las comisarías de Policía Nacional de Centro y Retiro.

El punto 19 del Anexo III del Proyecto inicial de Ordenanza otorga toda la responsabilidad de la tramitación de los accesos de los vehículos a la ZBEDEP Distrito Centro, al propio Colegio de Abogados.

Así se proporcionará al Colegio de Abogados de Madrid el alta en el sistema General de accesos y será este quien suscriba una declaración responsable comprometiéndose a incluir solo aquellas matrículas que van a realizar el servicio en las Comisarías del Distrito Centro.

De la misma manera será el Colegio de Abogados quien podrá otorgar diez permisos diarios para este objeto, sin perjuicio de su posible y posterior ampliación en caso de mayor necesidad justificada.

Es indiferente si el vehículo es propiedad del Colegio o del letrado, pues lo importante es la gestión diaria de hasta 10 vehículos como máximo por parte del Ilustre Colegio de Abogados de Madrid para acceder y circular por el Distrito Centro.

JUSTIFICACIÓN DEL ACCESO DE LOS COMERCIANTES A LA ZBEDEP DISTRITO CENTRO: Artículo 23.3.d).3º) OMS.

1. 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 se han creado dos nuevas zonas de especial protección, Distrito Centro y Plaza Elíptica, donde

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".

2. Partiendo de la base y de la experiencia previa acumulada durante la vigencia de la Zona de Bajas Emisiones Madrid Central, anulada por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid como consecuencia de determinados defectos formales en su tramitación, la presente ordenanza crea 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.

3. En este sentido, el Proyecto normativo toma en consideración las especiales circunstancias del Distrito Centro, tanto en materia de contaminación ambiental como de la intensa demanda de uso del espacio público.

En relación a la necesidad de ordenación del espacio público el Proyecto normativo, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, considera adecuado permitir el acceso de los vehículos de los vehículos turismo que indiquen las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina



ubicada en el interior del Distrito Centro y los de las personas invitadas por éstos, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y a las normas de gestión del anexo III.

4. Con ello se pretende poner en valor el papel de desarrollo socioeconómico que desempeñan las empresas y los autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior del Distrito Centro, al objeto de incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro.

Su acceso para el desarrollo de su actividad no debe suponer un perjuicio en la medida en que:

- a) el Ayuntamiento de Madrid espera incrementar la reducción de las emisiones contaminantes de dióxido de nitrógeno mediante la creación de Madrid ZBE y la ZBEDEP Plaza Elíptica en las que se han establecido restricciones en función de la potencialidad contaminante del vehículo;
- b) 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 peatonalización del entorno de la Puerta del Sol, la creación de dos líneas gratuitas de autobuses eléctricos de EMT para comunicar el Distrito Centro 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 la ZBEDEP Distrito Centro;
- c) su efecto se ha considerado a la hora de estimar la reducción de emisiones contaminantes derivadas de la implementación de las medidas contempladas en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360;
- a) permite incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP, facilitar el desarrollo de la actividad económica y promover, con ello, su mejor valoración social.

5. Se trata además de normas proporcionales porque circunscriben su contenido al ámbito territorial y a las restricciones y prohibiciones imprescindibles para satisfacer los intereses generales citados, recogen excepciones para compatibilizar los derechos individuales que pudieran verse afectados y disponen de regímenes transitorios para que las personas se adapten a su cumplimiento.

6. El régimen transitorio establecido en este artículo finaliza el 31 de diciembre de 2024 y hasta esa fecha, los vehículos turismo dados de alta en el sistema de gestión de accesos por los comerciantes y autónomos y con categoría ambiental A podrán circular por las vías urbanas de Madrid.

Pueden dar de alta hasta tres matrículas y el acceso debe resultar imprescindible para el adecuado desarrollo de la actividad. Por lo tanto, se guarda el equilibrio y proporcionalidad entre el interés general y los diferentes usos que se puede dar a la movilidad en nuestra ciudad.

El sentido de permitir el acceso a los vehículos turismo de empresas y autónomos que tengan un local en interior del Distrito, se debe a la promoción de la actividad económica de estos sectores, que toda Administración debe procurar e incentivar.



7. Debe señalarse también que existe un epígrafe destinado a los vehículos industriales. En el punto nº 8 de la Disposición Transitoria Tercera, entre los criterios de Gestión de los Permisos de Acceso y Circulación de Vehículos por la ZBEDEP Distrito Centro, se encuentran los Vehículos industriales debidamente rotulados e identificados que presten servicios de urgencias en la vía pública sobre suministro de agua, gas, electricidad o telecomunicaciones y de sus contratistas que realicen obras en la vía pública.

Justificación del acceso de los vehículos que utilicen las personas trabajadoras de establecimientos del interior de la ZBEDEP Distrito Centro con horario nocturno, cuando el horario de entrada o salida del lugar de trabajo esté comprendido entre las cero horas y las seis horas y treinta minutos en LA ZBEDEP Distrito Centro. Artículo 23.3.d).18.º

La presente ordenanza crea 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 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.

Se trata además de normas proporcionales porque circunscriben su contenido al ámbito territorial y a las restricciones y prohibiciones imprescindibles para satisfacer los intereses generales citados, recogen excepciones para compatibilizar los derechos individuales que pudieran verse afectados y disponen de regímenes transitorios para que las personas se adapten a su cumplimiento.

La excepción realizada en el artículo 23 y el Anexo III punto 21 de la ordenanza a los trabajadores en horario nocturno, tiene su justificación precisamente en la falta de transporte público en las horas de la madrugada y en asegurar a estos trabajadores una entrada y salida de su lugar de trabajo.

El Metro de Madrid permanece cerrado entre las 1.30 y las 6:00 horas, por lo que dicho servicio no permite satisfacer durante dicho horario las necesidades de transporte de aquellos trabajadores que por desempeñar su jornada laboral durante dicho horario así lo requiriesen.

El horario nocturno de los trabajadores puede tener una hora de comienzo o de finalización en la que el transporte público resulte insuficiente, por lo que la OMS debe contemplar este tipo de situaciones para favorecer el acceso de los trabajadores al desempeño de las actividades laborales nocturnas en una zona de la ciudad en la que se desarrollan muchos servicios nocturnos, tanto servicios privados como servicios públicos.

El hecho de que muchos trabajadores puedan residir fuera del término municipal de Madrid dificulta sus opciones de transporte.

Pese a que el Ayuntamiento de Madrid ofrece un amplio servicio de transporte a través del servicio nocturno de la EMT, popularmente conocido como “buhos”, éste puede resultar insuficiente para determinados trabajadores nocturnos, por lo que dicho servicio puede no cubrir las necesidades de la totalidad de los trabajadores que desempeñan su jornada laboral en horario nocturno.

Las condiciones de la autorización se establecen en el Anexo III de la ordenanza y los interesados deberán aportar Contrato de trabajo y nómina, además de documento del empleador con el



horario del trabajador. Solo podrán gestionar el acceso de un único vehículo de clase turismo, ciclomotor, motocicleta y vehículos de tres ruedas.

JUSTIFICACIÓN DEL APARTADO 4 DE LA DISPOSICIÓN TRANSITORIA TERCERA DE LA OMS:

El Anexo III punto 12e) del Proyecto inicial de Ordenanza establece que el acceso al Distrito Centro de los vehículos de distribución urbana de Mercancías y servicios comerciales y profesionales se permitirá dentro de las franjas horarias indicadas en el apartado cuarto de la Disposición Transitoria Tercera.

1. El apartado 4 de la disposición transitoria tercera regula el período transitorio para la imprescindible adaptación de las empresas de transporte y distribución al cumplimiento de la normativa de la ZBEDEP Distrito Centro. Se trata de un elemento básico de la proporcionalidad de la norma que facilita la disposición de un plazo de tiempo razonable para que las empresas lleven a cabo las adaptaciones que consideren oportunas.

El cuadro de horarios establecido en el apartado cuarto de la Disposición Transitoria Tercera está realizado en función de la MMA, el periodo y la categoría del vehículo, todo ello dentro de los principios de proporcionalidad y transitoriedad que inspira la presente norma.

Por lo tanto, no procede acortar los plazos para restringir el acceso y circulación de los vehículos de la DUM al Distrito Centro, ya que se ha establecido un escalado de restricciones, comenzando por los vehículos más contaminantes y de más MMA hasta los vehículos ECO Y CERO emisiones.

Es importante destacar que la apuesta del Ayuntamiento de Madrid por el vehículo eléctrico es clara y determinante, debido a la sostenibilidad ambiental y acústica de los mismos y a la falta de emisión de gases contaminantes a la atmósfera. Por lo tanto, las mayores ventajas y flexibilidad horaria se corresponden con este tipo de vehículos.

2. En cuanto al horario de carga y descarga de mercancías debe señalarse que es objeto de análisis y regulación específica en la señalización instalada en las reservas de carga y descarga. Debe recordarse que la distribución urbana de mercancías no se limita al suministro a la hostelería y restauración de la ZBEDEP Distrito Centro, sino que incluye el suministro de alimentos a supermercados, de bienes a los comercios y de comunicación postal y mercancías a los hogares que llevan a cabo compras a distancia habitualmente mediante el comercio electrónico.

4.- “ZONA DE BAJAS EMISIONES DE ESPECIAL PROTECCIÓN PLAZA ELIPTICA” (ZBEDEP “PLAZA ELIPTICA”):

La Plaza Elíptica es una de las zonas con mayores índices de contaminación ambiental de España. Se ha incumplido el valor límite horario de 200 microgramos de dióxido de nitrógeno por metro cúbico más de 18 veces al año, establecido como valor límite de calidad del aire por la normativa comunitaria y estatal básica de calidad del aire todos los años desde 2010 a 2019, incluidos ambos:

AÑO	Número de valores horarios superiores a 200 microgramos/m3 de NO2 en más de 18 ocasiones por año
2010	76



2011	103
2012	48
2013	37
2014	27
2015	64
2016	46
2017	88
2018	33
2019	47
2020	5

El valor de 2020 es extraordinariamente bajo debido a las circunstancias derivadas de las restricciones de movilidad durante los tres estados de alarma de declarados y las sucesivas prórrogas del primero y el tercero, así como por las recomendaciones sanitarias de reducción del contacto social y la movilidad derivadas. Por tanto no responde a una mejora estructural de la calidad del aire sino a las circunstancias extraordinarias vinculadas a la crisis sanitaria provocada por la COVID-19.

Motivación de la determinación de ámbito territorial de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”:

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

La ZBEDEP “Plaza Elíptica” queda territorialmente delimitada, a efectos de la prohibición de acceso y circulación, por el espacio delimitado por las siguientes vías: calle Faro, avenida de Abrantes, calle Portalegre, avenida de Oporto, travesía de Antonia Lancha, calle Santa Lucrecia, calle Antonio Leyva, calle de Arlanza, lateral paseo de Santa María de la Cabeza en sentido entrada a Madrid hasta puente de los Capuchinos, calle Manuel Noya, calle Cerecinos, calle Fornillos, calle Ricardo Beltrán y Rozpide hasta el número 8, avenida Princesa Juana de Austria en sentido entrada a Madrid, calle Vía Lusitana intersección con calle Faro cruzando el parque de la Emperatriz María de Austria



Información de Firmantes del Documento



2º) Hace más comprensible los límites del mismo a los ciudadanos que interpretan más claramente cuál es el ámbito sujeto a restricciones de tráfico, reduciendo el número de accesos indebidos al ámbito.

- d) Otra característica de esta ZBEDEP es que actúa sobre ejes interiores a la ciudad, pero con una carga de tráfico significativa. En plaza Elíptica, la carga fundamental de tráfico es la carretera de Toledo (A-42), que atraviesa diametralmente la zona por el paso inferior, pero también se actúa en superficie sobre ejes vertebradores del tráfico distrital como las calles Marcelo Usera, Antonio Leyva o la Avenida de Oporto.
- e) El modelo de restricción permite actuar cualitativamente: se es muy exigente con los vehículos que generan un mayor número de emisiones (vehículos de clasificación ambiental "A"), favoreciendo un cambio en el parque circulante a nivel global y no solo en el interior o en el entorno más cercano a las ZBEDEP.
- f) El límite viene condicionado por los itinerarios alternativos para las circulaciones sur-norte y este-oeste, de tal forma que pueda recorrerse de forma perimetral. Así, los itinerarios alternativos para este tipo de vehículos discurrirían desde el sur a través de la avenida de Los Poblados, para acceder hasta Vía Lusitana o Rafaela Ybarra, y desde el norte a través del puente de la calle de Inmaculada Concepción, tal y como se reflejan en color azul en la siguiente imagen. De esta forma, la afectación a los vecinos de la zona es menor y se actúa estrictamente sobre el punto de la ciudad con mayor concentración de contaminantes.
- g) Con esta alternativa se busca liberar del tráfico más contaminante. La ZBEDEP reduce sustancialmente la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A" que son los que más dióxido de nitrógeno emiten y que contribuyen sustancialmente a la contaminación de aire.
- h) La creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica" supone una reducción de tráfico total de dicha ZBEDEP del 18,6%, supone una reducción aproximada de 37.000 vehículos-km diarios y un aumento de la velocidad media de del 42%, hasta alcanzar los 38,9 km/h, permitiendo reducir 1.500 vehículos en hora punta.
- i) Con la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica" se favorece un cambio modal donde el transporte público gana protagonismo, así como los modos de movilidad compartida, micro-movilidad, movilidad ciclista y peatonal. Este cambio modal afecta positivamente al conjunto de la ciudad al disminuir la intensidad circulatoria y la densidad (atascos), por lo que se reducen las emisiones contaminantes al circular un menor número de vehículos y ser estos, además, los vehículos más contaminantes, aquellos sin distintivo ambiental, que es sobre los que se establecen las restricciones más importantes.
- j) La creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica" incrementará la protección de la salud de las personas, mejorará la calidad del aire, incrementará el uso del transporte público colectivo, promoverá la intermodalidad del transporte y reducirá la circulación de los vehículos más contaminantes.
- k) Al estar monitorizada la zona, se puede evaluar su evolución y determinar si se han cumplido los objetivos planteados o es necesario extender el ámbito de protección o aumentar las exigencias en las limitaciones de acceso. Esta actuación progresiva evita incomodidades innecesarias a los vecinos de la zona.



Proporcionalidad:

1.- La regulación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica” es proporcional porque su ámbito territorial se circunscribe a aquel ámbito territorial que resulta imprescindible para lograr la satisfacción de los intereses generales que motivan su creación, tal y como se ha motivado expresamente en la presente MAIN.

El Ayuntamiento de Madrid podría haber definido un ámbito superior en la delimitación territorial de “Plaza Elíptica” pero lo ha circunscrito a aquel ámbito territorial cuya ordenación viaria permanente resulta imprescindible para lograr la protección de la salud mediante la reducción de las emisiones contaminantes de los vehículos más contaminantes.

2.- La regulación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica” es proporcional porque contempla un régimen transitorio para aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” a los que excepcionalmente admite el acceso y circulación por el ámbito territorial en atención al motivo de acceso.

De este modo, la redacción que el proyecto normativo daría al artículo 24.3.c) de la OMS contempla distintas excepciones con los oportunos regímenes transitorios de adaptación al cumplimiento de la norma, entre las que se incluyen:

- a) Excepciones de interés público como los vehículos de emergencias, policía, bomberos, ambulancias, protección civil, servicios públicos esenciales, que responden a la garantía de derechos básicos.
- b) Los vehículos de servicios básicos.
- c) Los vehículos de los residentes porque son quienes viven allí y los vehículos de las empresas y autónomos cuya actividad empresarial o profesional se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior de la ZBEDEP.
- d) Los vehículos destinados al transporte de personas con movilidad reducida que den de alta el vehículo en el sistema de gestión de la ZBEDEP, para garantizar los derechos de las personas con movilidad reducida.
- e) Los vehículos de más de 3.500 kilogramos de MMA destinados al transporte para garantizar el transporte público colectivo y la movilidad de quienes residan o quieran acudir a la ZBEDEP de forma medioambientalmente sostenible.
- f) Los vehículos de más de 3.500 kilogramos de MMA destinados al transporte y distribución urbana de mercancías para garantizar el abastecimiento de las personas y de las actividades económicas de la ZBEDEP.
- g) Los vehículos especiales, que incluyen categorías como camiones grúa, coches funerarios, vehículos de transporte de caudales para garantizar el desarrollo de estas actividades durante el periodo transitorio regulado para la adaptación al cumplimiento de la prohibición de los vehículos “A”.
- h) Los vehículos empleados para dejar o recoger a los alumnos de educación infantil y primaria, así como aquellos alumnos de secundaria que lo precisen.

Información de Firmantes del Documento



Los regímenes transitorios para el acceso y circulación de los vehículos temporalmente excepcionados del cumplimiento de la prohibición finalizan el 31 de diciembre de 2024, excepto la prevista en la redacción que el proyecto daría al artículo 24.3.c).7.º, respecto a los vehículos empleados para dejar o recoger alumnos de educación infantil y primaria en un centro situado en el interior de dicha ZBEDEP que se vieran afectados por la prohibición de circulación de “Madrid ZBE” conforme a lo previsto en el artículo 21 y el apartado segundo de la disposición transitoria tercera.

A partir del 1 de enero de 2025 solo podrán acceder a la ZBEDEP “Plaza Elíptica” los vehículos contemplados en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera, conforme a la redacción que el proyecto normativo daría a la OMS.

3.- La regulación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica” se limita exclusivamente a la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes:

La creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica” es proporcional porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante.

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	0,705
B	0,453
C	0,098
ECO	0,015
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.

En este sentido debe destacarse que la regulación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica” se limita a la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que mayor daño producen a la salud pública, a la salud de las personas y a la calidad del aire, aquellos que mayor impacto ambiental tienen por ser los vehículos más contaminantes por emitir varias veces más emisiones de dióxido de nitrógeno que el resto de vehículos. De hecho un vehículo con clasificación ambiental “A” emite 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.

Este hecho acredita una triple proporcionalidad de la regulación, porque:

- Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.



- b) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental “A” emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.
- c) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

4.- La regulación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica” es proporcional porque contempla un régimen de aplicación temporal en la redacción que el proyecto normativo daría al artículo 24.3 de la OMS.

Dado que la prohibición de circulación se circunscribe a los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, la regulación de “Plaza Elíptica” tendría en el 31 de diciembre de 2024 una fecha esencial que supondría su absorción por “Madrid ZBE”. No obstante, en caso de que resultara necesario para lograr el cumplimiento de las razones de interés general que motivan su creación, la ZBEDEP “Plaza Elíptica” permitiría introducir aquellas restricciones adicionales que en el futuro resultaran imprescindibles, mediante norma reglamentaria a través de la oportuna modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible.

5.- La regulación de “Plaza Elíptica” es proporcional porque la creación de la citada ZBEDEP no es la única actuación que lleva a cabo el Ayuntamiento de Madrid para la consecución de los intereses generales que motivan dicha ZBEDEP, sino que la Administración Municipal está llevando a cabo otras actuaciones que ayudan a avanzar en la consecución de tales objetivos, pero que requieren de imprescindible concurso de la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”.

De este modo, el Ayuntamiento contempla disponer de un aparcamiento intermodal de al menos 200 plazas de aparcamiento en el centro comercial Isla Azul, situado en un lugar estratégico para absorber el cambio intermodal de vehículos procedentes de los municipios situados al sur de la ciudad de Madrid, por encontrarse a tres kilómetros del intercambiador de Plaza Elíptica que da cobertura a 5 líneas de autobús, y está situado cerca del metro de “La Peseta”.

Asimismo, el Ayuntamiento de Madrid ha reforzado las líneas municipales de la EMT y colabora con el Ministerio de Fomento en sus trabajos de implantación de un carril “Bus-VAO” en la autovía “A-42”, por la que cada día circulan 121.712 vehículos según el “Estudio de la Movilidad de la Ciudad de Madrid de 2019”, que facilitará el aumento de la demanda de uso y de la velocidad de servicio y eficacia de los autobuses de transporte colectivo y favorecerá la circulación de los vehículos de alta ocupación .

5.- AMPLIACIÓN DEL ÁREA DE ESTACIONAMIENTO REGULADO DEL SERVICIO DE ESTACIONAMIENTO REGULADO (SER):

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”.

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 encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

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, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

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”.

Poe 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 tiene por objeto 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 la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como 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. Modificaciones normativas propuestas:

El proyecto normativo contempla la ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (en adelante, AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) mediante:

- a) La modificación de artículo 57, anteriormente destinado a regular las Zonas de Aparcamiento Vecinal (ZAV), para regular la ampliación del Ámbito de Estacionamiento Regulado (AER), para 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.
- b) La modificación del anexo I, en el que se incorporan las zona, barrios y distritos que se incorporan al Área de Estacionamiento Regulado, concretando mediante asterisco que la implantación del SER se llevará a cabo en los términos previstos en la disposición transitoria quinta.



- c) La modificación de la disposición transitoria quinta para determinar con precisión las zonas, barrios y distritos de nueva incorporación al AER, y para regular el plazo máximo en el que el Ayuntamiento de Madrid deberá llevar a cabo la implantación efectiva del SER: antes del 31 de diciembre de 2025.

6.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

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:

- 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;

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 de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, 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, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuade de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

7. Justificación técnica de la ampliación del AER y de la necesidad de implantación efectiva del SER, en los términos previsto en el artículo 57, a las zonas, barrios y distritos determinados en la disposición transitoria quinta:

1º) El Ayuntamiento de Madrid ha llevado a cabo los siguientes estudios técnicos de ocupación-rotación de los barrios perimetrales a la actual zona regulada (AER determinado en el anexo I) en los que, con carácter general la ocupación es muy alta, y en los que se ha comprobado que en las zonas limítrofes con barrios regulados se alcanzan valores incluso más altos que en el resto del barrio:

ESTUDIOS AMPLIACION DEL AER DEL SER
LOTES 1 Y 2 Contrato integral de movilidad
2020.02.10_Bº 83 Peñagrande Estudio Ocupación - Rotación
2020.02.10_Bº 152 Pueblo Nuevo Estudio Ocupación - Rotación
2020.02.10_Bº 153 Quintana Estudio Ocupación - Rotación
2020.02.10_Bº 155 San Pascual Estudio Ocupación - Rotación
2020.02.10_Bº 156 San Juan Bautista Estudio Ocupación - Rotación
2020.02.10_Bº 157 Colina Estudio Ocupación - Rotación
2020.02.10_Bº 159 Costillares Estudio Ocupación - Rotación
2020.03.01_Bº 158 Atalaya Estudio Ocupación - Rotación
LOTES 3 Y 4 Contrato integral de movilidad
2020.03 Estudio de rotación Los Cármenes
2020.02 Estudio de rotación Zofío
2020.03 Estudio de rotación Pradolongo



2º) 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.

3º) Además del “efecto frontera” descrito en los barrios no regulados colindantes con barrios que forman parte del AER, los estudios acreditan que la acuciante 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.

Debe destacarse que la ratio de infracciones por plaza es superior a la unidad en todas las rutas estudiadas, con un promedio de 4,50 infracciones por plaza y día.

Teniendo en cuenta los datos de ocupación se deduce que, por cada vehículo aparcado correctamente en viario público, se pueden encontrar, de promedio, al menos otros cuatro vehículos estacionados diariamente en infracción de la normativa estatal y municipal reguladora del estacionamiento.

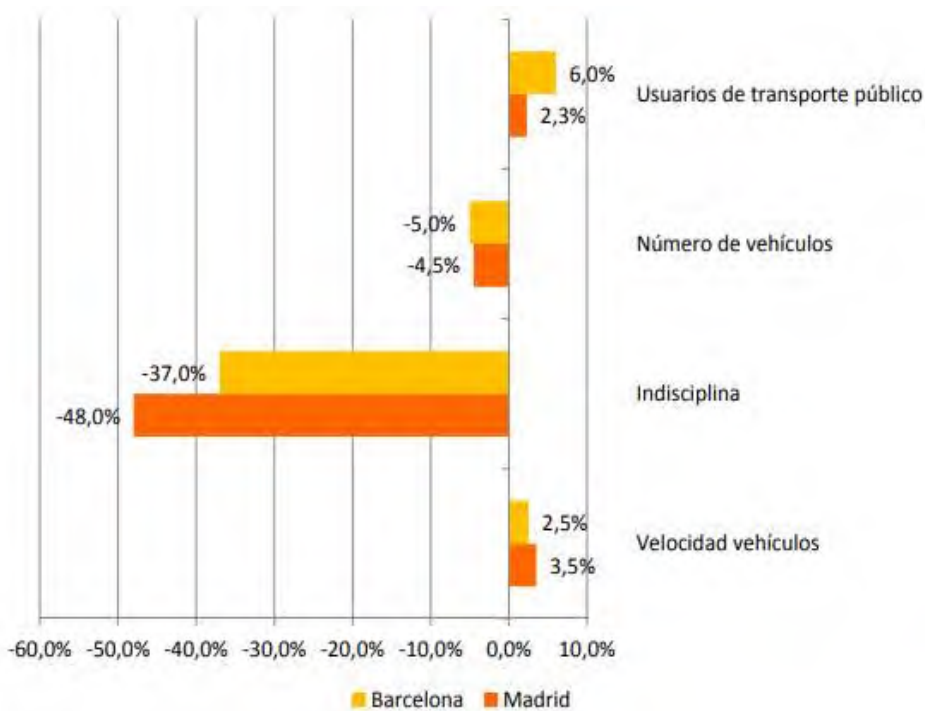
3. Tal y como se recoge en las “soluciones propuestas” de los estudios técnicos municipales:

“La alta presión de la demanda de estacionamiento en vía pública afecta a todos los usuarios del espacio público, directamente a los propios conductores e indirectamente a los usuarios del transporte público de superficie y a los modos no motorizados de transporte. Ejemplos de esta situación son la incidencia que la indisciplina del aparcamiento tiene sobre la velocidad comercial de los autobuses o sobre la seguridad en el desplazamiento de peatones y ciclistas.

La alta demanda de estacionamiento, unida a la falta de regulación del aparcamiento en vía pública, producen una sobreutilización del vehículo privado, así como una gran ineficiencia en ese uso que produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento.

Una vez definido el problema, parece clara la necesidad de regular el estacionamiento como solución a dicho problema. Existe numerosa bibliografía al respecto. Por poner un ejemplo cercano, en el Estudio “Criterios de movilidad. El estacionamiento urbano en superficie” de Pineda M. y Abadía X. (2011) se analiza el impacto de la regulación del estacionamiento sobre diversos factores tales como número de vehículos, velocidad de los mismos o la indisciplina. Los resultados son inapelables.





El análisis de la bibliografía técnica existente permite poner de manifiesto y definir los beneficios de la regulación del estacionamiento:

1. 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 de este y reducir el exceso de kilómetros por este motivo. Lo que implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.
2. 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.
3. Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva, como el aumento de seguridad al reducirse la invasión del espacio de modos más sostenibles o el aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.
4. 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 al precio de este".

8.- Ventajas de la regulación de SER:



- 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.

9.- 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.

10.- Cuantificación del número de plazas en las que se implantará el SER antes de 31 de diciembre de 2025:

Se estima que la ampliación del AER en las zonas, los barrios y distritos incorporados al anexo I regulador del AER, concretados en la disposición transitoria quinta, supondrá la implantación efectiva del SER en 75.000 plazas de estacionamiento en superficie en las vías públicas municipales antes de 31 de diciembre de 2025.

11.- La regulación de SER carece de "afán recaudatorio".

En este sentido 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 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda de estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

6.- JUSTIFICACIÓN DE LA PROHIBICIÓN DE ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS CON CLASIFICACIÓN AMBIENTAL “A” EN EL ÁREA DE ESTACIONAMIENTO REGULADO DEL SERVICIO DE ESTACIONAMIENTO REGULADO (SER):

Prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, en las plazas del AER sujetas a la normativa del SER:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de la Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria sino que, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladan al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de “Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER”.

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

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) corresponde a los municipios *“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. El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe



legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento “conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice”.

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 prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

- e) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa 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 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como 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.

- f) En segundo 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, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

- a) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten 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.
- b) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

- c) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el 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, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.
- d) Proporcional, porque:
 - 1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.



2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

7.- JUSTIFICACIÓN DEL ARTÍCULO 35 DE LA OMS: RESTRICCIONES ORDENACIONES TEMPORALS DE TRÁFICO POR MOTIVOS MEDIOAMBIENTALES:

La regulación de artículo 35 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, tiene por objeto c proteger la salud y la integridad de los ciudadanos mediante la mejora de la calidad del aire para evitar o poner fin a los episodios de contaminación por dióxido de nitrógeno u otros contaminantes ambientales, en 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 y 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.

Las medidas de ordenación temporal del tráfico reguladas en el artículo 35 de la OMS se aplicarán con carácter excepcional exclusivamente cuando se alcancen elevados niveles de contaminación atmosférica, con el único objetivo de proteger la salud de la población y cumplir con la normativa vigente y por el tiempo imprescindible para atajar el citado problema de salud pública y medioambiental.

La regulación del artículo 35 de la OMS es proporcional porque:

- a) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud pública y el medio ambiente urbano.
- b) Se establecen las restricciones absolutamente imprescindibles exclusivamente en los supuestos de contaminación ambiental conforme a lo previsto en la normativa comunitaria y española de calidad del aire y el Plan A de Calidad del Aire y cambio Climático.
- c) La aplicación de las restricciones absolutamente imprescindibles para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano se lleva a cabo de forma gradual en el espacio y en el tiempo, estableciendo medidas progresivamente más intensas o retirándolas en función de las necesidades de contención y superación de episodio de alta contaminación, lo que demuestra la proporcionalidad temporal y geográfica del precepto. Las restricciones se adoptan en función de la clasificación ambiental de los vehículos según su potencial contaminante.



- d) La regulación de artículo 35 de la OMS es proporcional porque se aplica por el tiempo absolutamente imprescindible para superar el episodio de contaminación y lograr que la calidad del aire en la ciudad de Madrid respete los niveles de inmisión en contaminantes ambientales establecidos por la normativa comunitaria y española de calidad del aire.

8.- REGULACIÓN DE LA CIRCULACIÓN Y ESTACIONAMIENTO DE BICICLETAS, VMP y MOTOS:

Justificación de las diferencias regulatorias de bicicletas y VMP:

Las bicicletas y VMP disponen de características distintas que aconsejan regularlas atendiendo de forma específica a sus especificidades, al igual que hace la normativa estatal de tráfico que no lleva a cabo una equiparación sino que regula específicamente las bicicletas y de forma separada los VMP.

Sirva de ejemplo la posibilidad de las bicicletas de circular en travesías y vías fuera de poblado que no sean autopistas ni autopistas autorizada por los artículos 36 y 38 del Reglamento General de Circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre) con una velocidad máxima de 45 kms/h conforme a lo previsto en el artículo 48.1.e) del RGC, que no resulta de aplicación a los VMP.

Por su parte los artículos 3.j) y 22.bis del Reglamento General de Vehículos, aprobado mediante Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en su redacción dada por el artículo segundo apartados uno y tres del Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre (BOE nº 297 de 11 de noviembre) exigen a los VMPs disponer de un “certificado para la circulación” que, sin embargo, no se exige a las bicicletas. Por tanto se trata de vehículos distintos cuya regulación en la Ordenanza de Movilidad Sostenible debe atender a sus características conforme a su diversa y específica regulación contenida en el Reglamento General de Circulación y el Reglamento General de Vehículos.

Respecto a la aplicación a las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP del artículo 47 de la OMS:

La regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP se recoge en el artículo 48.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, que regula dónde y bajo qué condiciones pueden estacionar dichos vehículos.

Sin perjuicio de ello, en tanto que vehículos, las bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP están sujetos a las prohibiciones generales de parada y estacionamiento del resto de vehículos reguladas en el artículo 47 de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Resultan de aplicación a las bicicletas los supuestos regulados en las letras:

- a) en todos aquellos lugares en los que lo prohíba la señalización existente si la señalización existente prohíbe el estacionamiento de bicicletas;



b) para dar cumplimiento a la obligación legal de rotación en el estacionamiento; c) en las zonas reservadas para estacionamiento de vehículos de servicio público, organismos oficiales, embajadas, personas de movilidad reducida y otros usos;

d) en las paradas de autobús sin acera adelantada, para permitir el acceso universal al transporte público colectivo regular de viajeros;

e) por motivos de seguridad, en la zona de seguridad fijada para las dependencias de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad y frente a las salidas de vehículos de emergencia, debidamente señalizadas;

f) delante de los vados correctamente señalizados, entendiéndose por tales tanto los destinados a la entrada y salida de vehículos a través de itinerarios peatonales como los destinados a la supresión de barreras arquitectónicas en los itinerarios peatonales;

g) en los lugares reservados exclusivamente para parada de vehículos; i) en batería, cuando las bicicletas estacionen en banda de estacionamiento fuera de las reservas exclusivas sin señal que habilite tal posibilidad de estacionar en batería;

j) en línea, cuando las bicicletas estacionen en banda de estacionamiento fuera de las reservas exclusivas cuando el estacionamiento deba efectuarse en batería conforme a la señalización existente;

k) en el arcén, por razones de seguridad vial;

l) en los lugares que vayan a ser ocupados temporalmente para otros usos o actividades, en cuyo caso se deberá señalizar adecuadamente al menos con cuarenta y ocho horas de antelación;

m) el estacionamiento en vía pública para su venta; o) por motivos de seguridad si se prohibiera su estacionamiento con base en el artículo 25 de la OMS.

No resulta de aplicación a las bicicletas los siguientes supuestos que no precisan de exclusión normativa porque su objeto se refiere exclusivamente a determinados tipos de vehículos entre los que no se encuentran las bicicletas o porque dicha regulación no se aplican a las bicicletas por estar expresamente excepcionadas por otro precepto de la OMS:

h) El apartado h) que se refiere al SER al establecer “h) La prohibición de estacionar en los lugares habilitados como de estacionamiento con limitación horaria sin disponer de la autorización de estacionamiento correspondiente, o superando el tiempo máximo de estacionamiento autorizado en función de la tasa de estacionamiento abonada”, pero que no resulta de aplicación a las bicicletas porque el artículo 51.1 de la OMS excluye expresamente a los vehículos de dos y tres ruedas de la regulación del estacionamiento del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) por lo que no afecta a las bicicletas.

II) El apartado II) que se refiere expresamente a los remolques o semiremolques, por lo que no afecta a las bicicletas.

ñ) El apartado ñ) se refiere a vehículos automóviles CERO emisiones, por lo que no afecta a las bicicletas.



El artículo 48.1 de la OMS concreta las condiciones en que las bicicletas y los VMP podrán estacionarse en acera y anclarse a vallas, fuera de las reservas específicas para estos vehículos, con un doble objeto:

- a) 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;
- b) por razones de técnica normativa, dado que la redacción del Proyecto definitivo pretende facilitar que los ciudadanos puedan conocer en los artículos 47 y 48.1 la regulación sustancial del estacionamiento de bicicletas, incluyendo la prohibición de estacionamiento en calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón recogida en el Proyecto inicial en la propuesta de artículo 138.2 de la OMS.

Con carácter excepcional 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) 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) Se prohíbe su estacionamiento en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público colectivo y de las reservas para el estacionamiento de vehículos de personas con movilidad reducida.
- c) 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.
- d) 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.

Justificación de la regulación del estacionamiento de motos y bicicletas acorde a las características de los vehículos: artículo 48 de la OMS:

La redacción que el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) de 5 de octubre de 2018 promueve que las motocicletas, los ciclos y VMP estacionen en las reservas específicamente habilitadas para los respectivos tipos de vehículos, por lo que en su regulación esencial ofrece un tratamiento similar, sin perjuicio de determinadas diferencias establecidas en atención al tipo de movilidad para la que se empujan por los distintos usuarios.

El distinto tratamiento en materia de estacionamiento de las motocicletas y ciclomotores respecto de las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, el resto de ciclos y los VMP no se fundamenta en las diferencias de espacio ocupado ni en su sostenibilidad, sino en la



realidad fáctica de los problemas de accesibilidad y seguridad vial que se producen en las aceras y en las necesidades de movilidad que satisfacen uno y otro tipo de vehículos.

Las personas usuarias de motos y ciclomotores, por la masa y peso de su vehículo y su mayor precio, tienen un mayor cuidado en el estacionamiento de sus vehículos de forma que no impidan la accesibilidad universal.

Frente a esta realidad, las personas usuarias de bicicletas y VMP, especialmente de los vehículos destinados a su arrendamiento sin conductor de corta duración y sin base fija estacionan habitualmente incumpliendo las obligaciones de accesibilidad y circulan por las aceras poniendo en peligro la seguridad vial de los peatones.

Las personas usuarias de bicicletas y VMP privados a la hora del estacionamiento tienen un mayor cuidado para evitar su robo o su vandalización.

Por otro lado, es preciso considerar que las bicicletas y los VMP permiten una movilidad de corto y medio recorrido de entre 1 y 15 kilómetros por lo que, con carácter general, solo constituyen una alternativa de comunicación interurbana si se realiza un uso intermodal de estos vehículos en combinación con el transporte público colectivo. Mientras que las motocicletas permiten una comunicación urbana e interurbana de mayor recorrido, por lo que constituye una alternativa al vehículo automóvil privado que circula y estaciona en la ciudad de Madrid proveniente no solo de otras vías de la ciudad de Madrid sino de vehículos cuyo origen de tránsito se encuentra en vías de otros municipios o Comunidades Autónomas, por lo que si bien no suponen una ventaja en materia de sostenibilidad sí suponen un beneficio muy positivo en materia de consumo de espacio público urbano en comparación con el automóvil privado.

La expansión de las motocicletas eléctricas y los servicios de arrendamiento sin conductor de motos "CERO Emisiones" de corta duración y sin base fija permiten incrementar la sostenibilidad de este tipo de vehículo.

La regulación del estacionamiento de motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, y la regulación del estacionamiento de las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos responde a las características específicas de ambos tipos de vehículos, sus repercusiones en materia de disciplina viaria, seguridad vial en la acera y de consumo del espacio público.

Regulación del estacionamiento de bicicletas y VMP. Artículo 48.1 de la OMS.

El artículo 48.1 de la OMS concreta las condiciones en que las bicicletas y los VMP podrán estacionarse en acera y anclarse a vallas, fuera de las reservas específicas para estos vehículos, con un doble objeto:

- a) 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;
- b) por razones de técnica normativa, dado que la redacción del Proyecto definitivo pretende facilitar que los ciudadanos puedan conocer en los artículos 47 y 48.1 la regulación sustancial del estacionamiento de bicicletas, incluyendo la prohibición de estacionamiento en calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios



declarados de especial protección para el peatón recogida en el Proyecto inicial en la propuesta de artículo 138.2 de la OMS.

Con carácter excepcional 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) 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) Se prohíbe su estacionamiento en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público colectivo y de las reservas para el estacionamiento de vehículos de personas con movilidad reducida.
- c) 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.
- d) 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.

Regulación del estacionamiento de ciclomotores y motocicletas de dos y tres ruedas. Artículo 48.2 de la OMS.

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:

- 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 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) *“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;

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.

e) En el ámbito peatonal de los contenedores de residuos (apartado 8.º), para garantizar el acceso de los ciudadanos a los contenedores de residuos.

3. 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.

4. 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) de la LTSV, 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.

5.- 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.

6. El artículo 48.2.d) de la OMS solo permite el uso de la fuerza del motor para salvar el desnivel de la acera, y que si no se obliga a desmontar de la moto es como consecuencia de elevado peso de las motos y la consecuente necesidad de avanzar por la acera con la única fuerza de las piernas desde el asiento de la moto, debiendo mantener la seguridad vial, la accesibilidad universal y la prioridad del tránsito peatonal.

La OMS no autoriza a las motos a circular por las aceras, de hecho lo prohíbe expresamente en el artículo 138.2 de la OMS en aplicación del artículo 121.5 del RGC, simplemente les permite emplear el motor para salvar el desnivel de la acera, permitiéndoles tan solo andar con el vehículo sin desmontar porque esa posición les permite caminar con mayores condiciones de seguridad vial tanto para la persona que la conduce como para el resto de personas que transitan por la acera.

Sobre la prohibición de circulación de vehículos por las aceras y zonas peatonales y estanciales:

1. En lo referente a la circulación de bicicletas por las aceras, zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón debe recordarse que la circulación de bicicletas 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”.

La protección de los menores, las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad, especialmente las personas con diversidad funcional visual y las personas con movilidad reducida exige que ningún vehículo circule por las aceras y zonas estanciales destinadas a los peatones.

Por tanto, resulta necesario para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial, la integridad física de los peatones y muy



especialmente la garantía de los derechos de los menores, las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad, especialmente las personas con diversidad funcional visual y las personas con movilidad reducida, que las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP deban apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transiten en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento, en los términos que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.1.b) de la OMS.

2. El artículo 138.2 de la OMS, prohíbe expresamente la circulación de vehículos por las aceras, zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón porque la circulación de bicicletas, motos y VMP se encuentra expresamente prohibida por el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación.

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.

3. En lo relativo a las motos, el artículo 48.2.d) de la OMS solo permite el uso de la fuerza del motor para salvar el desnivel de la acera, y que si no se obliga a desmontar de la moto es como consecuencia de elevado peso de las motos y la consecuente necesidad de avanzar por la acera con la única fuerza de las piernas desde el asiento de la moto, debiendo mantener la seguridad vial, la accesibilidad universal y la prioridad del tránsito peatonal.

La OMS no autoriza a las motos a circular por las aceras, de hecho lo prohíbe expresamente en el artículo 138.2 de la OMS en aplicación del artículo 121.5 del RGC, simplemente les permite emplear el motor para salvar el desnivel de la acera, permitiéndoles tan solo andar con el vehículo sin desmontar porque esa posición les permite caminar con mayores condiciones de seguridad vial tanto para la persona que la conduce como para el resto de personas que transitan por la acera.

4. 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.

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.

JUSTIFICACIÓN DE LA OBLIGACIÓN DE USO DE CASCO EN LA CIRCULACIÓN EN BICICLETA Y EN VMP:



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 en todos los supuestos recogidos en el Proyecto normativo, y adicionalmente a las razones imperiosas de interés general de protección de los derechos de los trabajadores, y en atención al aprovechamiento especial del dominio público local que llevan a cabo en el ejercicio de su actividad económica exclusivamente respecto de la circulación de aquellas bicicletas y VMP que llevan a cabo un uso intensivo del espacio público para el desarrollo de su actividad económica estando por ello más expuestos a sufrir y provocar accidentes, es decir, que se trata de vehículos que por su intensa circulación suponen un mayor riesgos de seguridad vial. Sin la protección que



supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos craneo-encefálicos que podrían provocar graves lesiones de carácter permanente e incluso la muerte.

Con la exigencia del uso del casco se pretende conseguir que se generalice el uso de un elemento esencial de seguridad vial para proteger la salud de las personas usuarias de determinados vehículos en atención al mayor riesgo de seguridad vial que supone la circulación de determinadas bicicletas y VMP por la edad de las personas usuarias, por los riesgos de las vías contiguas a las que circulan en el caso de los carriles multimodales en la circulación de VMP o por el uso intensivo del espacio público como consecuencia de la intensa circulación en bicicletas y VMP para el desarrollo de actividades económicas de transporte urbano de mercancías (DUM), actividades turísticas y de arrendamiento en el espacio público sin base fija que supone en mayor riesgo de seguridad vial por la mayor probabilidad de sufrir un accidentes.

- 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 motivos de seguridad vial:

1.º) por razones imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública, de protección de los derechos de los trabajadores, y en atención al aprovechamiento especial del dominio público local que llevan a cabo en el ejercicio de su actividad económica, se considera legal, necesario, racional y proporcional la exigencia de uso de casco en la circulación de bicicletas y VMP que realizan un uso más intensivo de las vías públicas municipales en el ejercicio de su actividad económica o profesional (reparto de mercancías y DUM, actividades de guía turística) en los términos recogidos en los artículos 172.2.a), 176.6.b) y 179.1.b), aquellas bicicletas y VMP que llevan a cabo un uso intensivo del espacio público para el desarrollo de su actividad económica estando por ello más expuestos a sufrir y provocar accidentes, es decir, que se trata de vehículos que por su intensa circulación suponen un mayor riesgos de seguridad vial.

2º) 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;

4º) a las personas que circulen en VMP, que por normativa tiene un límite de velocidad de 25 km/h, cuando circulen por la calzada de carriles multimodales con la velocidad limitada a 30 km/h por el riesgo de seguridad vial que supone circular junto a vehículos que circulan por los carriles contiguos con limitación de velocidad a 50 km/h, en la redacción que, como consecuencia de varias alegaciones recibidas durante el trámite de información pública, se va a dar al artículo 176.6.c) de la OMS modificando la literalidad inicialmente en el Proyecto normativo;

5º) sin perjuicio de todo lo anterior, por motivos de seguridad vial se recomienda a todas las personas que circulen en bicicletas y VMP el uso de casco homologado o certificado para proteger su cabeza.

Artículo 167.2 de la OMS. Obligación de uso de casco a los menores de 18 años.

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 registrarán 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 TSV. 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 TSV 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 TSV que permite la fijación reglamentaria de excepciones a los párrafos primero y segundo del citado precepto, desarrollo reglamentario que:

- c) no lleva a cabo el artículo 118.1 de RGC, que se refiere exclusivamente a las vías interurbanas;
- d) 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 TSV, 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:



- e) **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.
- f) **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.
- g) **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.
- h) **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

ARTÍCULO 167.2 DE LA OMS. Obligatoriedad del uso de casco por menores de 18 años.

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 TSV. 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 en todos los supuestos recogidos en el Proyecto normativo. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos craneo-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 para satisfacer las razones imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública.



En relación con el artículo 167.2 es preciso recordar 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.

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

ARTÍCULO 167.6 DE LA OMS. CIRCULACIÓN DE BICIS

El Proyecto inicial mantiene íntegro el contenido normativo de la regulación del vigente artículo 167.6 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), dado que tan solo ha modificado, por razones de técnica normativa, la expresión numérica en letras de la sección mínima de los carriles bus en los que las bicicletas pueden circular si la señalización lo autorizara.

1º) De conformidad con lo previsto en el artículo 143.2.1º) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) de 5 de octubre de 2018, los carriles bus están exclusivamente reservados para la circulación y parada de los autobuses del transporte público colectivo urbano de viajeros regular de uso general (en adelante, TPCURUG), quedando prohibido el tránsito por ellos de todo vehículo no expresamente autorizado en la señalización instalada.

2º) Durante el proceso de información pública se han desestimado las alegaciones que solicitaban la libre y generalizada circulación de bicicletas por los carriles reservados a los autobuses porque no solo afectaría a la velocidad y regularidad del servicio de transporte público colectivo urbano regular de uso general de viajeros, sino que afectaría negativamente en la seguridad vial de los autobuses públicos colectivos y de las personas que viajan en ellos y de quienes los conducen, e indirectamente podría afectar a la sostenibilidad urbana si como consecuencia de la pérdida de la calidad del servicio se redujera el número de personas que emplean el transporte colectivo frente al transporte privado. La promoción del uso de la bicicleta no puede llevarse a cabo trasladando la movilidad ciclista a los carriles reservados a los autobuses del TPCURUG.

3º) El vigente artículo 167.6 de la OMS, cuyo contenido normativo se mantiene por el Proyecto normativo inicial, limita la posibilidad de autorizar mediante señalización la circulación de bicicletas a aquellos carriles reservados para la circulación de autobuses cuya sección de calzada disponga de al menos cuatro metros y medio. Se trata de una disposición técnica dirigida a los servicios técnicos municipales competentes en materia de planificación de la movilidad, no a los ciclistas que solo podrán circular por carril bus si expresamente les autoriza la señalización instalada. Por tanto, las bicicletas solo podrán circular por aquellos carriles bus cuya señalización así lo permita expresamente, carriles que deberán disponer de una sección de al menos 4,5 metros.

4º) En lo relativo a la circulación de ciclistas por aquellos carriles bus expresamente autorizados por la señalización, se considera necesario mantener la circulación lo más próxima a la izquierda de carril bus para evitar accidentes como consecuencia de la invasión de la calzada por peatones



o la apertura de puertas de los coches estacionados, pudiendo así disponer las personas ciclistas de la seguridad que supone la línea continua delimitadora del carril bus que se situaría a su izquierda y la distancia respecto a los posibles vehículos estacionados en la banda de estacionamiento de la calzada.

ARTÍCULO 167.7 DE LA OMS. CIRCULACIÓN DE BICIS

De conformidad con lo previsto en el artículo 34.1 de la LTSV:

“Artículo 34 de la LTSV. Precauciones previas.

1. Antes de iniciar un adelantamiento que requiera desplazamiento lateral, el conductor que se proponga adelantar debe advertirlo con suficiente antelación, con las señales preceptivas, y comprobar que en el carril que pretende utilizar para el adelantamiento existe espacio libre suficiente para que la maniobra no ponga en peligro ni entorpezca a quienes circulen en sentido contrario, teniendo en cuenta la velocidad propia y la de los demás usuarios afectados. En caso contrario, debe abstenerse de efectuarla”.

Por su parte el artículo 35.1 de la LTSV exige que durante el adelantamiento debe dejarse *“una separación lateral suficiente para realizarlo con seguridad”.*

El artículo 35.4 de la LTSV regula cómo debe ejecutarse un adelantamiento por automóviles a bicicletas, exigiendo debe hacerse *“ocupando parte o la totalidad del carril contiguo o contrario, en su caso, de la calzada y guardando una anchura de seguridad de, al menos, 1,5 metros”:*

“Artículo 35 de la LTSV. Ejecución.

4. El conductor de un automóvil que pretenda realizar un adelantamiento a un ciclo o ciclomotor, o conjunto de ellos, debe realizarlo ocupando parte o la totalidad del carril contiguo o contrario, en su caso, de la calzada y guardando una anchura de seguridad de, al menos, 1,5 metros. Queda prohibido adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas que circulen en sentido contrario, incluso si esos ciclistas circulan por el arcén”.

Por todo ello el artículo 167.7 se fundamenta en la aplicación del artículo 35.4 de la LTSV.

Artículo 169.5. Prohibición de circulación por la M-30 y sus accesos.

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.

Artículo 167.9 de la OMS. Circulación de bicicletas por túneles.

Con objeto de facilitar el desarrollo de trayectos ciclistas en los que se optimice el tiempo y los recorridos para promover el desarrollo de la movilidad ciclista, por sus ventajas a efectos de sostenibilidad medioambiental y movilidad activa, el artículo 167.9 de la OMS permite la circulación de las bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, siempre que: no exista señalización en contrario y se dé cumplimiento práctico a las condiciones de seguridad vial exigidas por la normativa estatal básica de circulación establecidas por razones de seguridad vial, concretamente:

- 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.

En este sentido debe recordarse 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”.

Por ello se modifica la redacción que el Proyecto inicial propone dar al **artículo 167.9 de la OMS** para posibilitar la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, siempre que se dé cumplimiento práctico a las condiciones de seguridad vial exigidas por la normativa estatal básica de circulación, concretamente de las obligaciones recogidas en el artículo 43.4 de la LTVS y el artículo 98.3 del RGC. Por ello el artículo 167.9 de la OMS quedaría redactado en los siguientes términos:

Justificación de la supresión del artículo 169.1 y 169.2 de la vigente OMS que habilita la circulación a contrasentido de bicicletas en determinadas condiciones:

El artículo 169.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 regular las condiciones particulares de circulación de bicicletas para determinadas calles, establece que:

“Las bicicletas pueden circular en ambos sentidos de la marcha en las calles residenciales en las que exista una limitación de velocidad a 20Km/h, excepto cuando exista una señalización específica que lo prohíba. Esta circunstancia se señalará en los puntos de entrada a zonas o recintos de calles residenciales”.

En Proyecto de Ordenanza propone modificar el artículo 169 suprimiendo la posibilidad de circulación de bicicletas en sentido contrario al de la marcha, mediante la eliminación del contenido de los vigentes apartados 1 a 3, manteniendo el resto del contenido del citado precepto que es objeto de la oportuna reenumeración de los apartados.

La supresión de la posibilidad de circulación a contrasentido en las calles residenciales en las que exista una limitación de velocidad a 20 kms/h se adoptaría en ejercicio de las competencias atribuidas por el artículo 7 de la LTVS y los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, respondiendo a los siguientes motivos de seguridad vial:

1º) La circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTVS.

2º) La vigente redacción 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 señalado de la marcha, salvo excepciones muy concretas habilitadas mediante señalización. En este sentido la LTVS contempla con carácter absolutamente excepcional la circulación a contrasentido, admitiéndola tan solo en:

- a) carriles reversibles o en sentido contrario al normalmente utilizado en la calzada donde se encuentre situado, bien sea un carril que les este exclusivamente reservado o bien abierto excepcionalmente a la circulación en dicho sentido (artículo 43.2 de la LTVS);
- b) adelantamientos (artículos 33 a 38 de la LTVS);



c) tramos de la vía en los que, por su escasa anchura, sea imposible o muy difícil el paso simultáneo de dos vehículos que circulen en sentido contrario (artículo 24.1 de la LTSV).

3º) Por ello, la circulación a contrasentido de bicicletas en calles residenciales con limitación de velocidad a 20 kms/h resulta contraria a la previsibilidad en que se fundamenta buena parte de la seguridad vial, lo que explicaría que lo que la redacción del vigente artículo 169.1 de la OMS habilita pudiera ser percibido, en la práctica, como una conducta temeraria de las personas ciclistas por el resto de vehículos usuarios de la vía que circulan en el sentido ordinario de la marcha de la vía en cuestión.

4º) Por ello la circulación de bicicletas a contrasentido en las vías urbanas, incluyendo las calles residenciales con velocidad a 20 kms/h, se considera inadecuada por motivos de seguridad vial

El Proyecto suprime igualmente el contenido del vigente artículo 169.2 de la OMDS por los mismos motivos.

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



Justificación de la supresión del artículo 171.2 de la vigente OMS que habilita giros a la derecha estando el semáforo en rojo, si la señalización instalada así lo habilita expresamente.

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 creen 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.

Artículo 172.2.a) de la OMS. Exigencia de casco en la circulación de bicicletas y VMP de transporte urbano de mercancías o de personas distintas a la de la persona que conduzca el vehículo.

El artículo 172.2 de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo, se aprobaría 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.

La exigencia del casco de hecho debe constituir una condición de seguridad en el trabajo que debe asegurar el empleador para garantizar su salud y seguridad laboral.

- 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 y a la razón imperiosa de interés general de protección de los derechos de los trabajadores, en atención al aprovechamiento especial del dominio público local que llevan a cabo en el ejercicio de su actividad económica de transporte urbano de mercancías (DUM) y actividades turísticas respecto de la circulación de aquellas bicicletas y VMP que llevan a cabo un uso intensivo del espacio público para el desarrollo de su actividad económica estando por ello más expuestos a sufrir y provocar accidentes, es decir, que se trata de vehículos que por su intensa circulación suponen un mayor riesgos de seguridad vial y están expuestos a una mayor probabilidad de sufrir un accidentes. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado



17PEQ230I6DDBN2G

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:** el supuesto de exigencia del uso del casco de artículo 172.2 de la OMS se limita exclusivamente a las personas que hacen un uso intensivo de las vías públicas municipales para llevar a cabo una actividad económica de transporte de mercancías urbanas o al transporte de personas distintas de la persona que la conduce por estar más expuestos a sufrir y provocar accidentes, es decir, que se trata de vehículos que por su intensa circulación suponen un mayor riesgos de seguridad vial.

La circulación de los ciclistas que llevan a cabo distribución de mercancía que llevan a cabo una intensa circulación en situaciones de un intenso y cambiante tráfico urbano no puede equipararse a la circulación por vías interurbanas de los ciclistas federados que entrenan y compiten profesionalmente en carreras de velocidad o resistencia regulada en el artículo 118 del RGC.

Artículo 172.2.b) de la OMS. Exigencia de seguro de responsabilidad civil que cubra los posibles daños a las personas usuarias y a terceras.

La exigencia de un seguro obligatorio en la circulación de bicicletas se fundamenta en el aprovechamiento especial del dominio público local que llevan a cabo las bicicletas y VMP en el desarrollo de sus respectivas actividades económicas.

La exigencia de contratación de un seguro de responsabilidad civil que cubran los posibles daños a las personas usuarias y a terceras personas y a otros bienes satisface los principios de:

- a) **Legalidad:** se adopta en aplicación de los artículos 7.b) de la LTSV y 39.1 de la LCREM.
- b) **Necesidad:** la exigencia de un seguro de responsabilidad civil responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública, de protección de los derechos, la seguridad y la salud de los consumidores, de los destinatarios de servicios y de los trabajadores, para garantizar las exigencias de la buena fe y la seguridad jurídica tanto en las transacciones comerciales como en la responsabilidad civil extracontractual por los daños ocasionados a terceras personas y a otros bienes, la protección del entorno urbano y el patrimonio, respondiendo a los objetivos de la política social, en atención al aprovechamiento especial del dominio público local que llevan a cabo en el ejercicio de su actividad económica exclusivamente respecto de la circulación de aquellas bicicletas y VMP que llevan a cabo un uso intensivo del espacio público para el desarrollo de su actividad económica estando por ello más expuestos a provocar accidentes y daños a terceras personas y a otros vehículos, bienes y al patrimonio municipal y de otras Administraciones Públicas.



- c) **Racionalidad:** la exigencia de un seguro de responsabilidad tiene por objeto promover la seguridad jurídica y la seguridad vial como consecuencia del aseguramiento de los daños que puedan ocasionar bicicletas y VMP a personas o a otros bienes.
- d) **Proporcionalidad:** en la medida en que se trata de un instrumento idóneo para incrementar la seguridad jurídica y la seguridad vial en la circulación de bicicletas y VMP, resultando proporcionada en la medida en que:

1º) el aseguramiento beneficia a las personas físicas o jurídicas titulares de los citados vehículos y de las personas que los conducen al dotarles de mayor certeza y seguridad en la circulación;

2º) supone una manifestación de la buena fe de las personas físicas y jurídicas titulares de la actividad económica al ofrecer esa certeza en la asunción de la responsabilidad civil que puedan asumir por los daños que pudieran ocasionar a terceras personas y a otros bienes;

3º) se trata de una obligación jurídica orientada a incrementar la seguridad de las personas, la seguridad vial y la salud pública, de coste mínimo para las empresas en comparación con el beneficio que las personas físicas o jurídicas titulares de las actividades económicas que emplean bicicletas y VMP en el desarrollo de sus actividades, obtienen del aprovechamiento especial del dominio público que llevan a cabo, que además les beneficia al contener y minimizar mediante el aseguramiento de la cuantía de la eventual responsabilidad civil a la que tendrían que, eventualmente, hacer frente por la causación de daños a terceras personas o bienes;

4º) favorece la seguridad jurídica y la circulación de estos vehículos, favoreciendo que se incremente la contratación de los servicios prestados mediante la circulación de estos vehículos;

5º) como todo seguro, su contratación supone un coste menor que reduce los costes que se derivarían de la responsabilidad civil derivada de la causación de daños frente a terceras personas y bienes;

6º) constituye el instrumento generalmente empujado por las empresas para cubrir o asegurar los riesgos derivados de su actividad económica y de la circulación de sus vehículos incluidos las bicicletas y VMP;

7º) es la forma menos lesiva y costosa para la cobertura de los riesgos de producción de daños a terceras personas y bienes;

8º) es la forma que mayor certeza, buena fe y seguridad jurídica otorga a las terceras personas que pudieran verse afectadas en su integridad o en sus bienes como consecuencia de accidentes, lesiones o daños provocados por bicicletas o VMP que circulen o estacionen en el ejercicio de actividades económicas.

Artículo 176.6 de la OMS. Recomendación del uso de casco.

No se regula como obligación por entender que el Ayuntamiento de Madrid carece de competencia normativa para exigir con carácter general el uso de obligatorio en todos los



supuestos, sin perjuicio de la posibilidad normativa de regularlo como una obligación excepcional en determinados vehículos, supuestos, vías o personas conforme a los artículos 7.b) y 47 in fine de la LTSV y 39.1 de la LCREM.

Sin perjuicio de ello se considera necesario mantener dicha recomendación por considerarse necesaria por razones de seguridad vial y de educación vial.

Justificación de la exigencia de seguro obligatorio:

La OMS no tiene por objeto la regulación directa de actividad económica alguna.

Su objeto se limita a la regular la circulación y el estacionamiento de vehículos y al establecimiento de las obligaciones imprescindibles para garantizar la satisfacción de las razones imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública, la protección civil, la protección de los derechos, la seguridad y la salud de los consumidores, de los destinatarios de servicios y de los trabajadores, las exigencias de la buena fe en las transacciones comerciales, la protección del medio ambiente y del entorno urbano y la conservación del patrimonio histórico en la ordenación del uso del espacio público.

Por tanto, la OMS regula el tráfico, la circulación y el estacionamiento de vehículos y la seguridad vial; no regula la actividades económicas sino la circulación y el estacionamiento de vehículos.

La OMS no exige seguro alguno respecto a la actividad económica en sí, sino que se limita a garantizar la satisfacción de las razones imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, la seguridad y la salud de los consumidores, de los destinatarios de servicios y de los trabajadores, respecto a la circulación y estacionamiento de aquellos vehículos empleados para el desarrollo de actividades económicas que suponen un uso intensivo o un aprovechamiento especial del dominio público, cuando los vehículos no están legalmente sujetos a la obligación de disponer de seguros porque la legislación estatal de tráfico se limita a regular los seguros obligatorios de los vehículos a motor.

En la medida en que las bicicletas y VMP que llevan a cabo un uso intensivo o un aprovechamiento especial del dominio público pueden suponer un mayor riesgo para el resto de personas usuarias de las vías y espacios públicos, se considera necesario, legal, racional y proporcional su sometimiento a la obligación de aseguramiento de los riesgos frente a terceros.

Este aseguramiento ofrece una mayor seguridad vial y una mayor seguridad jurídica en relación con la posible causación de accidentes o responsabilidades civiles extracontractuales.

JUSTIFICACIÓN DE LA MODIFICACIÓN DEL ARTÍCULO 177 DE LA OMS PARA PERMITIR LA CIRCULACIÓN DE VMP POR CARRILES MULTIMODALES DE FORMA CONDICIONADA AL USO DEL CASCO:

Por considerar que la circulación de VMPs por carriles multimodales (tal y como los denomina el Proyecto de Ordenanza de modificación de la OMS, que vienen a coincidir con los carriles que la vigente OMS denomina “ciclocarriles”) permite dar continuidad a los desplazamientos en este tipo de vehículos, facilitando la seguridad jurídica de conocer las vías por las que estos vehículos pueden circular y favoreciendo el desarrollo de este tipo de movilidad medioambientalmente sostenible en términos de emisiones de gases contaminantes y de menor consumo de espacio público.



En términos de seguridad vial la circulación por carriles multimodales, en los que la velocidad máxima está limitada a 30 kms/h, se considera compatible con la circulación de los VMPs que tienen limitada jurídicamente su velocidad máxima a 25 kms/h conforme a lo previsto en su definición normativa del apartado A del anexo II del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en su redacción dada por el artículo segundo seis d) del Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre (BOE nº 297 de 11 de noviembre).

No obstante se considera necesario recordar a las personas que circulen por este tipo de vías el riesgo que supone circular por un carril multimodal, junto al que pueden existir carriles con una ordenación del límite máximo de velocidad de 50 kms/h por los que los VMPs tienen prohibida su circulación, así como la necesidad de extremar la precaución en los giros.

Como todo vehículo, los VMPs que circulen entre el ocaso y la salida del sol están sujetos a la obligación de llevar encendido el alumbrado reglamentario conforme a lo previsto en el artículo 98.1 del Reglamento General de Circulación, sin perjuicio de la recomendación del uso de alumbrado en todo momento para facilitar su visualización por el resto de personas usuarias de las vías públicas.

Por último se considera imprescindible, por razones imperiosas de interés general de seguridad vial, de salud pública y de protección de la salud de las personas, establecer la obligación del uso de casco homologado o certificado para la protección de la cabeza en la circulación por la calzada de los carriles multimodales, sin perjuicio de la recomendación de su uso en todo momento durante la circulación en VMP.

La continuidad del itinerario de los VMP queda garantizada por el artículo 177.3.b) que establece que los VMP pueden circular por e intersecciones o glorietas limitadas con velocidad máxima superior a 30 km/h con objeto de garantizar el itinerario continuado de los VMP.

Artículo 177.1.i) de la OMS:

La redacción del artículo 177.1.i) 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 y a una velocidad máxima de 5 km/h, que garantiza una mayor posibilidad de frenar y de evitar a cualquier persona que pudiera incorporarse al itinerario en el parque de forma sorpresiva. La redacción responde por tanto a consideraciones de seguridad vial tanto para los usuarios de los VMP como para peatones para que las personas que disfrutan peatonal y estancialmente en los caminos de tierra compactada de los parques y jardines urbanos puedan transitar en condiciones de seguridad vial, así como por razones medioambientales para promover la protección del patrimonio verde y de patrimonio municipal y de patrimonio histórico como sucede en el Retiro que constituye un Bien de Interés Cultural (BIC) declarado Patrimonio Mundial por la UNESCO en julio de 2021. Por este último motivo se prohíbe la circulación sobre zonas ajardinadas.



JUSTIFICACION MODIFICACION ARTÍCULOS 176.1 Y 179.1.d) OMS PARA PERMITIR LA CIRCULACIÓN DE VMP POR MAYORES DE 10 AÑOS EN LA CIRCULACIÓN DE VMP EN RUTAS CON SERVICIO DE GUÍA TURÍSTICA:

La redacción del Proyecto inicial responde a la pretensión inicial de la Dirección General de Tráfico de proponer al Gobierno de la Nación, a través del Ministerio del Interior, una regulación reglamentaria que estableciera una edad mínima para la conducción de VMP de 5 o 16 años. Por ello el Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la OMS propone:

- a) En la redacción que propone dar al artículo 176.1 de la OMS se establece que la edad mínima para circular en VMP es de quince años.
- b) La supresión de la última frase de artículo 179.4 de la vigente OMS que establece que: "Podrán incorporarse al grupo menores desde los 10 años de edad".

Sin embargo el Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico no ha exigido una edad mínima para circular en VMP, por lo que la solicitud contenida en la alegación no se opone al Reglamento General de Circulación ni al Reglamento General de Conductores.

En la medida en que la circulación de Seagways empleados en actividades de rutas turísticas dirigidas a familias no ha generado problemas de seguridad vial en los términos de los vigentes artículos 176.1 y 179.4 de la OMS, se considera oportuno estimar la alegación y realizar las modificaciones oportunas en el Proyecto.

Podrán incorporarse al grupo personas menores de quince años siempre que se cumplan los siguientes requisitos establecidos por razones imperiosas de interés general de seguridad de las personas y seguridad vial: 1º) que sean mayores de diez años; 2º) que vayan acompañados de y bajo la responsabilidad de sus progenitores, tutores o familiares mayores de edad; 3º) que el VMP empleado resulte adecuado a su edad, altura y peso; 4º) que antes de iniciar la circulación reciban una mínima formación práctica sobre el uso del vehículo; 5º) y que en su conducción el menor proteja su cabeza mediante el uso de un casco homologado o certificado adecuado a la misma.

9.- JUSTIFICACIÓN DE LOS ARTÍCULOS 16.2.a) y 241.2 DE LA OMS:

MOTIVACIÓN DE LA FACULTAD DE CONTROL DEL ESTACIONAMIENTO DE BICICLETAS Y MOTOS POR LOS CONTROLADORES DEL SER: artículos 16.2.a) y 241.2 de la OMS.

Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y los VMP tienen la consideración de vehículos de acuerdo con las definiciones establecidas en el Anexo I 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 anexo II del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por tanto están sujetos al obligado cumplimiento de la normativa estatal y municipal de estacionamiento.

En este sentido debe recordarse que el artículo 40.2.e) de la LTSV prohíbe expresamente el estacionamiento de vehículos en las aceras salvo que se autorice mediante ordenanza municipal:



17PEQ230I6DDBN2G

“Artículo 40 de la LTSV. Prohibiciones.

2. 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”.*

2º) El artículo 16 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, no solo habilita, sino que impone expresamente la obligación a los controladores del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) de la denuncia de toda infracción de estacionamiento, incluyendo cualquier infracción tanto de la normativa general como de la normativa del SER, al establecer que:

“Artículo 16 de la OMS. Sistemas específicos de control.

La Administración municipal establecerá mecanismos sistemáticos de control que combinen en su caso medios técnicos de vigilancia con la intervención de personas que actúen ejerciendo labores de control específicas y procedimientos de gestión adecuados para garantizar el cumplimiento de la normativa vigente en materia de circulación y estacionamiento, incluyendo en particular:

(...)

El personal de control, al amparo de una concesión administrativa municipal, asignación directa del servicio a empresa municipal u otras fórmulas de gestión, con objetividad y con el empleo de medios tecnológicos, presta el servicio de auxilio a la vigilancia del cumplimiento de la normativa de movilidad en las zonas de estacionamiento regulado (SER y ZAV), de protección de la prioridad del transporte público colectivo urbano de uso general (SACE) y en su caso de otros sistemas específicos de control. Estas personas deberán formular denuncias respecto de todas las infracciones de estacionamiento por vulneración tanto de las normas generales como de las normas específicas de su ámbito de actuación”.

A mayor añadidura el artículo 246.2 de la vigente OMS de 5 de octubre de 2018 establece que el personal que ejerza labores de control de las zonas de estacionamiento regulado (SER) denunciará, tanto a requerimiento como de oficio, todas las infracciones de estacionamiento que observen en el desempeño de su tarea.

Esta obligación de los controladores del SER de denuncia de cualquier infracción de estacionamiento se mantiene en la redacción que el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la OMS propone dar al artículo 16.2.a) de la OMS:

Por tanto, la competencia de los controladores del SER no se limita a la vigilancia de las infracciones en banda de estacionamiento, y el Proyecto no innova en esta cuestión sino que se trata de una obligación jurídica vigente, y que no puede suprimirse como propone la alegación por tratarse de la razón misma de la existencia de personal de control del estacionamiento cuya función de control de estacionamiento dispone de expresa habilitación legal recogida en el artículo 44 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de capitalidad y del régimen especial de Madrid (en adelante LCREM):



17PEQ23016DDBN2G

“Artículo 44 de la LCREM. Personal auxiliar de la policía municipal.

1. El Ayuntamiento podrá nombrar personal auxiliar para controlar la adecuada utilización de las paradas de estacionamiento en la vía pública y denunciar las conductas contrarias a las normas que regulen su utilización.

2. Las denuncias realizadas por personal auxiliar, sin perjuicio de las formalidades y requisitos de procedimientos exigidos por la norma, serán utilizadas como elemento probatorio para acreditar los hechos objeto de las denuncias. Al expediente administrativo que pueda instruirse, se incorporará una imagen del vehículo, ya sea en fotografía, filmación digital u otros medios tecnológicos, que permitan avalar la denuncia formulada”.

10.- JUSTIFICACIÓN DE VARIOS ARTÍCULOS DE LA OMS: 15, 89, 235.10.j), 236.2.k).

Artículo 15 de la OMS:

Las cámaras OCR no se emplean para comprobar el cumplimiento de una obligación legal tributaria (estar al corriente del pago del IVTM), sino la comprobación de alta de vehículo en el IVTM porque es un requisito para la aplicación del régimen transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera, en aplicación del artículo 15.1.c).2ª de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

Justificación de artículo 89 de la OMS. Reservas para organismos públicos.

El artículo 89 de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, establece que el objeto de las reservas para organismos públicos es habilitar en la vía pública espacios ante organismos públicos que faciliten la parada y el estacionamiento de vehículos oficiales pertenecientes a los órganos constitucionales, la Unión Europea, el Estado, las Comunidades Autónomas y Entidades locales con oficina en el término municipal de Madrid.

Estas reservas se autorizarán para su uso exclusivo durante los días y horario de funcionamiento del edificio al que esté vinculada, pudiendo autorizarse con carácter excepcional para determinados organismos durante todos los días de la semana, sin que en ningún caso pueda utilizarse por vehículos privados del personal al servicio de tales entidades.

Resulta imprescindible la existencia de dichas reservas para facilitar las necesidades de movilidad de los citados estos organismos para satisfacer las necesidades de interés general encomendadas a los mismos, en lo que constituye un ejercicio del deber de colaboración entre Administraciones Públicas para la satisfacción de los intereses generales encomendados por el ordenamiento jurídico a las distintas Administraciones Publicas y órganos constitucionales.

La regulación es racional y proporcional porque solo pueden hacer uso de las citadas reservas los vehículos oficiales de dichos organismos públicos, por tanto, su finalidad es la protección de interés general y no la satisfacción de los intereses privados de las personas que trabajen en dichas dependencias, tal y como recoge la redacción del el segundo párrafo del artículo 89 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo:

“Con carácter general estas reservas se autorizarán para su uso exclusivo durante los días y horario de funcionamiento del edificio al que esté vinculada, pudiendo autorizarse con carácter excepcional para determinados organismos durante todos los días de la



semana, sin que en ningún caso pueda utilizarse por vehículos privados del personal al servicio de tales entidades”.

El **artículo 235.10.j) de la OMS** aplica en el ámbito urbano la regulación de artículo 104.1.c) de la LTSV.

La redacción del artículo **236.2.k) de la OMS**, en su redacción dada por el Proyecto normativo constituye la concreción en el ámbito de la movilidad urbana de la causa de retirada de vehículos regulada en el artículo 105.1.a) de la LTSV: *“Siempre que..., cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público”.*

11.- JUSTIFICACIÓN DEL ARTÍCULO 237 DE LA OMS:

El **artículo 237.1.r) de la OMS** se fundamenta en la aplicación del artículo 105.1 de la LTSV, 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.

Los **apartados b) y c) de artículo 237.2 de la OMS** 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) de la LTSV, 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”.

El artículo 237.2 de la OMS, 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.

Justificación de la regulación contenida en los apartados b) y c) del artículo 237.3 de la OMS:

Los apartados b) y c) de artículo 237.3 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 237.3, 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.



12.- JUSTIFICACIÓN DEL ARTÍCULO 35 DE LA OMS:

13.- JUSTIFICACIÓN DEL LA SUPRESIÓN DEL VIGENTE CONTENIDO DE LA DISPOSICIÓN ADICIONAL SEGUNDA DE LA OMS:

Justificación de la supresión del vigente contenido de la disposición adicional segunda de la OMS relativa a la aplicación de Título Cuarto del Libro I a los aparcamientos municipales en gestión directa. Instalación de puntos de recarga eléctrica en los aparcamientos municipales.

El informe de la Asesoría jurídica del Ayuntamiento de Madrid con número de expediente 204/2020/145 SR (2019/00205), emitido sobre la propuesta de MODIFICACIÓN DE LA “CONCESIÓN DEL APARCAMIENTO MUNICIPAL LUNA TUDESCOS PARA EL SOMETIMIENTO A LA ORDENANZA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE 5 DE OCTUBRE DE 2018” se pronuncia en contra de la modificación propuesta por entender que: *“no resulta acreditado, ni el interés público subyacente en la modificación propuesta, ni tampoco que no constituya una alteración esencial de las condiciones de la licitación, en los términos anteriormente indicados, así como que por contra la modificación puede constituir una alteración del régimen económico prohibido por la Ordenanza para aplicar el nuevo régimen a los aparcamientos anteriores a su entrada en vigor.”*

En su argumentación señala el citado informe que:

“Como ya se indicó en el informe de esta Asesoría Jurídica emitido al borrador de Proyecto de la Ordenanza de Movilidad Sostenible con fecha 16 de mayo de 2018, “dado que existen aparcamientos en diferentes regímenes de gestión de servicio público (directa e indirecta) la regulación que se realiza en la presente Ordenanza no debe afectar a la configuración jurídica de las distintas situaciones que ya están consolidadas. Así, por ejemplo, en los aparcamientos de gestión indirecta, la Ordenanza no puede afectar a aspectos contractuales de la relación entre Ayuntamiento y concesionario. De otro modo la aplicación efectiva de la Ordenanza requeriría una eventual modificación contractual que será posible conforme a Derecho en función del régimen jurídico aplicable a cada uno de los distintos contratos”. Por tanto, la adhesión a la regulación de la OMS de los aparcamientos concesionados con anterioridad a la entrada en vigor de la misma no puede suponer desconocer los requisitos que para una modificación contractual recojan los pliegos o la legislación aplicable a la concesión...

...Teniendo en cuenta la fecha de adjudicación de la concesión, los requisitos que, de conformidad con la normativa contractual y la jurisprudencia aplicable a la misma, deben concurrir para que proceda la modificación del contrato son fundamentalmente: la existencia de un interés público en la modificación, y que ésta no implique la alteración de una condición sustancial de la licitación.

Respecto al interés público ... el hecho de que la OMS permita con carácter general la adhesión voluntaria a su régimen no implica per se la existencia de un interés público en la modificación del contrato en concreto; la solicitud del contratista solo demuestra un interés particular del mismo, pero no la existencia del interés público que debe darse en la modificación con arreglo a la legislación aplicable a la concesión y que es lo que permite que la Administración utilice esta prerrogativa...



Respecto a la no alternación de las condiciones esenciales de la licitación... la OMS establece de forma taxativa en el punto 1º de la Disposición adicional segunda que la adhesión a la nueva regulación debe hacerse manteniendo inalterado el régimen económico previo del contrato y así exige en su punto 3º que el solicitante presente declaración expresa que acredite que se mantiene inalterado el régimen económico previo. Es decir, que la propia Ordenanza considera condición esencial el régimen económico establecido en el pliego. Pues bien, en la regulación contenida en la Ordenanza se advierte de entrada, sin necesidad de mayor análisis, que se permite al concesionario, previa autorización del órgano competente, por ejemplo en el artículo 119 de la misma, la realización de actividades complementarias y accesorias (como lavado de vehículos, determinadas reparaciones de los mismos, actividades e instalaciones vinculadas a la distribución urbana de mercancías, incluyendo la distribución activa micrologística y la entrega y recogida mediante buzones y consignas en espacios especialmente habilitados para ello, instalación de soportes publicitarios, e impresión publicitaria en el reverso de los resguardos, instalación de máquinas expendedoras, y otras actividades y servicios previa autorización del órgano municipal competente), todos ellos servicios diferentes del que constituye la finalidad propia del aparcamiento concedido.

En definitiva, se posibilita a través de la modificación pretendida la prestación de servicios por el concesionario que a través del pliego actualmente vigente no tendría la posibilidad de prestar y que pueden constituir una fuente alternativa de ingresos al fundamental de la concesión, cual es el derivado del estacionamiento de vehículos, sin que además se haya cuantificado la entidad económica que conllevaría dicha posibilidad, cuantificación que resulta imprescindible a la hora de valorar si la modificación que se pretende altera o no de forma esencial el régimen económico de la concesión, sin que el recurso a un posterior reequilibrio en caso afirmativo pueda subsanar este defecto, pues la determinación de la entidad de la modificación es un presupuesto previo para determinar su procedencia.

Por tanto, hay que tener claro que la OMS en ningún caso permite, porque no puede hacerlo, una modificación de los contratos al margen de los requisitos legales y criterios jurisprudenciales exigidos para ello y que deben resultar acreditados en todo expediente de modificación, acreditación que no se produce en el caso que nos ocupa, donde además cabe deducir que se puede alterar el régimen económico previo del contrato, circunstancia expresamente prohibida en la propia Ordenanza”.

A la luz del informe, reproducido de forma parcial, emitido por la Asesoría jurídica del Ayuntamiento de Madrid en un expediente de adhesión a la OMS en virtud de la Disposición Adicional 2ª de la vigente OMS, cabe concluir que la citada Disposición no permitiría la modificación propuesta por el concesionario que pretende un cambio del sistema de gestión de plazas de residentes (de cesiones de derecho de uso a gestión de abonos de media y larga duración), dado que su pretensión constituye una modificación sustancial de las condiciones iniciales de licitación. Todo ello sin perjuicio de la necesidad de acreditar la existencia de un interés público que fundamente dicha modificación.

La supresión del contenido actualmente vigente de la Disposición adicional 2ª de la OMS no implica en modo alguno que los contratos de concesión de servicios de aparcamientos públicos municipales actualmente vigentes no puedan ser objeto de una modificación contractual para introducir nuevos usos, a la luz de la normativa contractual que les resulte de aplicación y a los pliegos que regulan el contrato. No hay que olvidar que la regulación reglamentaria contenida en la OMS no puede en modo alguno alterar las previsiones legales contenidas en la ley de contratos vigente en el momento de la licitación.



17PEQ23016DDBN2G

En contra de lo que se argumenta expuesta en la alegación, introducir el uso de recarga eléctrica y otros usos como estacionamiento de bicicletas es posible vía modificación de la concesión, siempre que se acrediten los requisitos necesarios para ello en la normativa contractual por la que se rige la concesión y lo previsto en los respectivos pliegos si contuvieran alguna mención al respecto.

La eliminación del contenido actualmente vigente de la Disposición adicional 2ª de la OMS no supone infracción alguna de los artículos 3.a) y 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética por los siguientes motivos:

La instalación de puntos de recarga de los vehículos eléctricos es una obligación establecida en la normativa estatal sobre construcción, en el Código Técnico de Edificación, así como en la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante OCAS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 30 de marzo de 2021 (BOCM de 16 de abril), cuyo apartado III de su preámbulo señala que:

“Así mismo, con el objeto de minimizar las emisiones contaminantes producto de la combustión en la movilidad, se promueve el uso de vehículos eléctricos, de modo que los nuevos aparcamientos y los que realicen reformas importantes deberán estar dotados de infraestructuras mínimas de recarga. Además, para el año 2024 se exigirá que todos los aparcamientos de edificios de uso distinto al residencial privado que cuenten con un determinado número de plazas también dispongan de, al menos, una estación de recarga”.

La citada OCAS regula la implantación de infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos en los aparcamientos en los artículos 41.d), 43.2, 45.2.

La Ordenanza de Movilidad Sostenible tan solo:

- a) regula la exigencia de puntos de recarga eléctrica en las plazas gestionadas mediante “abonos de movilidad sostenible” del artículo 117.2 de la vigente OMS;
- b) somete a autorización municipal la instalación de puntos de recarga eléctrica en las plazas de los aparcamientos municipales en el artículo 118 de la vigente OMS;
- c) por tanto, no establece la obligación de disponer de una determinada dotación, dado que se trata de una materia objeto de regulación en la normativa técnica sectorial estatal sobre edificación, completada e incrementada por los artículos 41.d), 43.2, 45.2 de la OCAS.

Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la OMS para fomentar la instalación de puntos de recarga de vehículos eléctricos mediante la concesión de subvenciones, dado que es una facultad que puede ejercer en los términos establecidos en la legislación aplicable y que no deriva de la aplicación de la OMS por lo que, en puridad, no sería necesario recoger los costes derivados de dichas subvenciones en el análisis del impacto presupuestario.

En este sentido debe destacarse que 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.



El PES 2021-2023 contempla la concesión de 2 millones de euros en 2022, 5 millones de euros en 2022 y otros 5 millones de euros en 2023 para la instalación de puntos de recarga eléctrica de vehículos.

7.- INFORMACIÓN SOBRE PRECEPTOS DE LA OMS QUE HAN SIDO OBJETO DE ALEGACIONES DURANTE LA INFORMACIÓN PÚBLICA PERO QUE NO FORMAN PARTE DEL PROYECTO:

Información sobre la prohibición de circulación y parada de VTC en los carriles bus (artículos 40.3 y 143.2.1º) de la vigente OMS). Esta materia no es objeto de regulación en el Proyecto normativo y por tanto, no forma parte ni constituir parte del expediente ni de la MAIN. Sin perjuicio de ello se incluye a efectos meramente informativos por haber sido objeto de alegaciones.

La circulación por los carriles reservados para el uso exclusivo de los vehículos del transporte público urbano de viajeros regular de uso general (TPURUG) está 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 dicha 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 TPURUG 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.

La alegación podría hacer referencia al artículo 40.3 de la vigente OMS relativo a las paradas. La prohibición del artículo 40.3 de la OMS satisface los principios de necesidad, racionalidad, legalidad y proporcionalidad:

1º) Legalidad: La prohibición de artículo 40.3 de la OMS responde al artículo 182.1 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante ROTT),



aprobado por Real Decreto 121/1990, de 28 de septiembre. Los VTC, a diferencia de los Taxis, no pueden captar clientes en la vía pública, solo pueden prestar servicios previamente contratados.

Por tanto los VTC no pueden circular por los carriles bus para captar clientes que transiten por las aceras de los carriles bus, sino que pueden prestar exclusivamente servicios previamente contratados en los que se establece un lugar de encuentro en la vía pública. La inexistencia de inmediatez derivada de la precontratación permite que ese lugar de encuentro pueda establecerse en un punto de la vía pública que no afecte al TPURUG, a la sostenibilidad medioambiental de la ciudad y a la circulación del tráfico urbano en una vía de la red básica municipal de transporte público colectivo regular de uso general.

La precontratación obligatoria del servicio VTC permite planificar perfectamente la ubicación de la recogida evitando los carriles bus, lo que permite conciliar la recogida de los pasajeros de los VTC con la imprescindible fluidez del tráfico de los autobuses municipales del TPURUG.

La precontratación de estos servicios justifica que la espera por el VTC a la persona que lo ha precontratado no pueda realizarse en el carril bus, para evitar el perjuicio que ello supondría para los intereses generales descritos en el apartado de la necesidad.

Asimismo el artículo 40.3 de la OMS se ajusta a la regulación de tráfico y circulación urbana de Ayuntamiento de Madrid en los carriles bus (carriles reservados al uso exclusivo de los vehículos del TPURUG), establecida en el artículo 143.2.1º de la vigente OMS. Por tanto un VTC no podrá circular por los carriles bus salvo que expresamente se autorice mediante la ordenación del tráfico de la señalización instalada. Si los VTC no pueden circular por los carriles bus tampoco pueden realizar paradas en los carriles bus.

2º) Necesidad: La regulación de 40.3 de la OMS 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 TPURUG 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.

Permitir la parada de estos vehículos VTC en el carril bus produciría unos efectos significativos contrarios a los motivos de interés general que justifican la reserva de carriles bus.



3º) Racionalidad: La regulación de artículo 40.3 de la OMS permite satisfacer racionalmente la satisfacción de las razones imperiosas de interés general analizadas. La prohibición de parada de los VTC en carril bus con el fin de esperar dentro de mismo al cliente permite mejorar la velocidad y frecuencia de servicio de los autobuses de la EMT, permite incrementar la demanda de su uso, permite fomentar el uso del TPURUG y la reducción del tráfico de vehículos privados, permite reducir las emisiones de gases contaminantes, permite la protección de la salud pública como consecuencia de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno, permite proteger el derecho a la integridad física y el resto de derechos de los ciudadanos, permite incrementar las condiciones materiales de igualdad derivadas que supone la prestación de servicios públicos municipales, permite mejorar la calidad del servicio público municipal de transporte colectivo urbano regular de uso general, incrementar la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad y mejorar la calidad de vida de un mayor número de ciudadanos.

4º) Proporcionalidad. El artículo 40.3 de la OMS permite satisfacer las razones imperiosas de interés general descritas con una prohibición de parada que solo afecta a 193 kilómetros de los 3.000 Km de vías urbanas que tiene la ciudad de Madrid, apenas un 6,4% de las mismas. La citada regulación es plenamente proporcional porque permite la prestación de los servicios de transporte de los VTC que pueden realizar paradas para esperar dentro de vehículo al cliente en el resto de vías que no sean carriles bus, siempre que se ajuste a la regulación sobre paradas la normativa estatal y municipal de tráfico y circulación (LTSV, el Reglamento General de Circulación y la OMS): las VTC puede realizar una parada para esperar a un cliente en la calle perpendicular a la vía dotada de carril bus.

5º) No discriminación: El artículo 40 de la OMS contiene una regulación proporcionada a las razones imperiosas de interés general invocadas, que constituye la menos restrictiva o distorsionadora de la actividad económica a los efectos de los artículos 5 y de los apartados a) (salud pública y protección del medio ambiente urbano) y c) (escasez del dominio público, utilización del dominio público y existencia de servicios públicos sometidos a tarifas reguladas) del 17.1 de la LGUM por la imperiosa necesidad de facilitar el TPCURUG como la forma más sostenible medioambiental, energética, medioambientalmente y desde el punto de vista del uso del recurso escaso del espacio público en una ciudad de 3,2 millones de habitantes el carácter limitado del espacio público, que posibilita el desarrollo de las actividades económicas porque el resto de vehículos pueden circular por los carriles no reservados en los términos regulados en la normativa estatal de tráfico y en la OMS.

4. Análisis jurídico.

1. Las ordenanzas son el resultado del ejercicio de la potestad normativa de los municipios en el marco de su competencia, en relación con los intereses públicos encomendados. Conforme a lo previsto en el artículo 128.1 de la LPAC ejercicio de la potestad reglamentaria corresponde a los órganos de gobierno locales, de acuerdo con lo previsto en la Constitución, los Estatutos de Autonomía y la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases del régimen local (LBRL).

El artículo 4.1.a) de la LBRL atribuye a los municipios, en “*su calidad de Administraciones Públicas de carácter territorial, y dentro de la esfera de sus competencias*”, la potestad reglamentaria.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 55 del texto refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de Régimen Local, aprobado mediante el Real Decreto Legislativo 781/1986,



de 18 de abril, las Entidades Locales podrán aprobar ordenanzas en la esfera de su competencia, que en ningún caso podrán contener preceptos opuestos a las leyes.

2. Corresponde al Pleno del Ayuntamiento de Madrid la aprobación y modificación de las ordenanzas municipales conforme a lo previsto en el artículo 11.1.d) de la LCREM. La elaboración y aprobación de las ordenanzas municipales debe ajustarse al procedimiento regulado en el artículo 48 de la LCREM y al título VII del Reglamento Orgánico del Pleno del Ayuntamiento de Madrid, de 31 de mayo de 2004.

3. De conformidad con la disposición final primera del proyecto normativo:

“Esta ordenanza se dicta en ejercicio de las competencias atribuidas al Ayuntamiento de Madrid en materia de tráfico, circulación de vehículos, seguridad vial y ordenación de la movilidad, al amparo de lo dispuesto en los artículos 38 a 45 de la Ley 22/2006, de 2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid, el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, de Bases del Régimen Local y el artículo 7 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 relación con el artículo 55 del texto refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de régimen local, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 781/1996, de 18 de abril, en los términos de la LTSV.

En la regulación del tráfico, la circulación de vehículos y la seguridad vial, esta ordenanza satisface los siguientes objetivos vinculados a otros títulos competenciales que se ejercen de forma subordinada e indirecta a los títulos competenciales de tráfico, circulación y estacionamiento de vehículos, seguridad vial, movilidad y ordenación de uso de las vías y espacios públicos ejercidos de forma principal y directa: la protección de la salubridad pública, conforme al 25.2.j) de la LBRL el artículo 42.3.a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad; la protección del medio ambiente urbano conforme al 25.2.b) de la LBRL y el artículo 5.3 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera; y los principios y objetivos de movilidad urbana, conforme a los artículos 99 y 100 de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible”.

4. El ejercicio de la potestad reglamentaria municipal en virtud de las habilitaciones contenidas en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV y de los artículos 38 y 39.1 de la LCREM, mediante la tramitación del proyecto normativo propuesto, se ejerce de manera coherente con el resto del ordenamiento jurídico, para generar un marco normativo estable, predecible, integrado, claro y de certidumbre, que facilita su conocimiento y comprensión y, en consecuencia, la actuación y toma de decisiones de las personas y empresas, dando cumplimiento con ello a lo previsto en el artículo 129.4 de la LPAC.

De este modo, el proyecto normativo de ordenanza da cumplimiento al principio de seguridad jurídica al ajustarse y desarrollar en el ámbito de las competencias municipales la normativa comunitaria, estatal y autonómica, de forma plenamente coherente con el resto del ordenamiento jurídico autonómico, nacional y de la Unión Europea, generando con ello un marco normativo orientado a garantizar la protección del derecho a la vida, a la integridad física y a la salud humana de acuerdo con las prescripciones de la Organización Mundial de la Salud y otras instituciones europeas como la Agencia Europea del Medioambiente, mediante la mejora de la calidad del aire, la protección de medio ambiente urbano, y la mejora de la seguridad vial con objeto de reducir de la siniestralidad en las vías urbanas.

4.1. Desarrollo de normas



17PEQ230I6DDBN2G

La disposición final primera del proyecto normativo establece que dicha ordenanza se dicta:

“en ejercicio de las competencias atribuidas al Ayuntamiento de Madrid en materia de ordenación de la movilidad, al amparo de lo dispuesto en los artículos 38 a 45 de la Ley 22/2006, de 2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid, el apartado g) en relación con los apartados b), f) y j) del artículo 25.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, de Bases del Régimen Local, el artículo 55 del texto refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de régimen local, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 781/1996, de 18 de abril, el artículo 7 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, y los artículos 99 y siguientes de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible”.

La totalidad del proyecto normativo se aprobaría en ejercicio de la habilitación normativa contenida en los artículos 38 a 46 de la LCREM, el artículo 25.2.g) de la LBRL y fundamentalmente el artículo 7.b) de la LTSV, sobre la competencia en materia de tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad, excepto los siguientes contenidos del proyecto normativo que se analizarán específicamente en subapartados independientes:

a) la modificación de los siguientes contenidos de la OMS a través del artículo único de la ordenanza propuesta: el régimen de disciplina viaria en materia de convivencia, protección del patrimonio municipal tanto demanial como patrimonial y aprovechamiento especial del dominio público,

b) la disposición adicional única relativa a la movilidad aérea urbana, que se aprueba en aplicación del principio de colaboración y cooperación con el resto de Administraciones Públicas para iniciar ámbitos de colaboración destinada a iniciar las relaciones, el intercambio de información y los trabajos para abordar conjuntamente con las autoridades estatales en materia de seguridad aérea en el ámbito que la normativa comunitaria y la legislación estatal en la materia determinen.

En un análisis sistemático de los contenidos, el proyecto normativo propuesto trae causa de las normas que se relacionan a continuación:

A) Normativa estatal sobre tráfico, circulación y seguridad vial.

La Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), texto refundido aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que regula las normas de circulación de los vehículos, así como las que por razón de seguridad vial rigen para la circulación de peatones por las vías de utilización general, estableciéndose a tal efecto los derechos y obligaciones de los usuarios de dichas vías (artículo a1b), regulando las “infracciones derivadas del incumplimiento de las normas establecidas y las sanciones aplicables a las mismas, así como el procedimiento sancionador en esta materia” (artículo 1.f), establece que:

Artículo 7. Competencias de los municipios.

Corresponde a los municipios:

a) La regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina, por medio de agentes propios, del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas cuando no esté expresamente atribuida a otra Administración.



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.

c) La inmovilización de los vehículos en vías urbanas cuando no dispongan de título que habilite el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o excedan de la autorización concedida, hasta que se logre la identificación de su conductor.

La retirada de los vehículos de las vías urbanas y su posterior depósito cuando obstaculicen, dificulten o supongan un peligro para la circulación, o se encuentren incorrectamente aparcados en las zonas de estacionamiento restringido, en las condiciones previstas para la inmovilización en este mismo artículo. Las bicicletas sólo podrán ser retiradas y llevadas al correspondiente depósito si están abandonadas o si, estando amarradas, dificultan la circulación de vehículos o personas o dañan el mobiliario urbano.

Igualmente, la retirada de vehículos en las vías interurbanas y el posterior depósito de éstos, en los términos que reglamentariamente se determine.

d) La autorización de pruebas deportivas cuando discurren íntegra y exclusivamente por el casco urbano, exceptuadas las travesías.

e) La realización de las pruebas a que alude el artículo 5.o) en las vías urbanas, en los términos que reglamentariamente se determine.

f) El cierre de vías urbanas cuando sea necesario.

g) La restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales”.

Artículo 12. Obras y actividades prohibidas.

1. La realización de obras, instalaciones, colocación de contenedores, mobiliario urbano o cualquier otro elemento u objeto de forma permanente o provisional en las vías objeto de esta ley necesita autorización previa del titular de las mismas y se rige por lo dispuesto en la normativa de carreteras y en las normas municipales. (...)

5. Se prohíbe la emisión de perturbaciones electromagnéticas, ruidos, gases y otros contaminantes en las vías objeto de esta ley, en los términos que reglamentariamente se determine.

7. No pueden circular por las vías objeto de esta ley los vehículos con niveles de emisión de ruido superiores a los reglamentariamente establecidos, emitiendo gases o humos en valores superiores a los límites establecidos, ni cuando hayan sido objeto de una reforma de importancia no autorizada. Todos los conductores de vehículos quedan obligados a colaborar en las pruebas reglamentarias de detección que permitan comprobar las posibles deficiencias indicadas.

Artículo 18. Supuestos especiales del sentido de circulación y restricciones.

Cuando razones de seguridad o fluidez de la circulación lo aconsejen, o por motivos medioambientales, se podrá ordenar por la autoridad competente otro sentido de circulación, la prohibición total o parcial de acceso a partes de la vía, bien con carácter general o para determinados vehículos, el cierre de determinadas vías, el seguimiento obligatorio de itinerarios concretos, o la utilización de arcones o carriles en sentido opuesto al normalmente previsto.

Artículo 21. Límites de velocidad.

1. El conductor está obligado a respetar los límites de velocidad establecidos y a tener en cuenta, además, sus propias condiciones físicas y psíquicas, las características y el estado de la vía, del vehículo y de su carga, las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación y, en general, cuantas circunstancias concurren en cada momento, a fin de adecuar la velocidad de su



vehículo a las mismas, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse.

2. Las velocidades máximas y mínimas autorizadas para la circulación de vehículos serán las fijadas de acuerdo con las condiciones que reglamentariamente se determinen, con carácter general, para los conductores, los vehículos y las vías objeto de esta ley, en función de sus propias características. Los lugares con prohibiciones u obligaciones específicas de velocidad serán señalizados, con carácter permanente o temporal. En defecto de señalización específica se cumplirá la genérica establecida para cada vía.

3. Se establecerá también reglamentariamente un límite máximo, con carácter general, para la velocidad autorizada en las vías urbanas y en travesías. Este límite podrá ser rebajado en las travesías especialmente peligrosas, por acuerdo de la autoridad municipal con el titular de la vía, y en las vías urbanas, por decisión del órgano competente de la corporación municipal.

5. Se podrá circular por debajo de los límites mínimos de velocidad en los casos los ciclos, vehículos de tracción animal, transportes y vehículos especiales, o cuando las circunstancias de tráfico impidan el mantenimiento de una velocidad superior a la mínima sin riesgo para la circulación, así como en los supuestos de protección o acompañamiento a otros vehículos, en los términos que reglamentariamente se determine.

Artículo 39. Normas generales. (Parada y estacionamiento)

2. Cuando en vías urbanas tenga que realizarse en la calzada o en el arcén se situará el vehículo lo más cerca posible de su borde derecho, salvo en las vías de único sentido, en las que se podrá situar también en el lado izquierdo.

3. La parada y el estacionamiento deben efectuarse de tal manera que el vehículo no obstaculice la circulación ni constituya un riesgo para el resto de los usuarios de la vía, cuidando especialmente la colocación del mismo y evitando que pueda ponerse en movimiento en ausencia del conductor, de acuerdo con las normas que reglamentariamente se establezcan.

En vías urbanas se permite la parada o el estacionamiento de las grúas de auxilio en carretera por el tiempo indispensable para efectuar la retirada de los vehículos averiados o accidentados, siempre que no se cree un nuevo peligro, ni se cause obstáculo a la circulación.

4. 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.

Artículo 40. Prohibiciones.

1. Queda prohibido parar en los siguientes casos:

a) En las curvas y cambios de rasante de visibilidad reducida, en sus proximidades y en los túneles.

b) En los pasos a nivel, pasos para ciclistas y pasos para peatones.

c) En los carriles o partes de la vía reservados exclusivamente para la circulación o para el servicio de determinados usuarios.

d) En las intersecciones y en sus proximidades.

f) En los lugares donde se impida la visibilidad de la señalización a los usuarios a quienes les afecte u obligue a hacer maniobras.

h) En los carriles destinados al uso exclusivo del transporte público urbano, o en los reservados para las bicicletas.

i) En las zonas destinadas para estacionamiento y parada de uso exclusivo para el transporte público urbano.

j) En zonas señalizadas para uso exclusivo de personas con discapacidad y pasos para peatones.



2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

- a) En todos los descritos en el apartado anterior.
- 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.
- c) En zonas señalizadas para carga y descarga.
- d) En zonas señalizadas para uso exclusivo de personas con discapacidad.
- 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.
- f) Delante de los vados señalizados correctamente.
- g) En doble fila.

Las Obligaciones medioambientales de los vehículos empleados en la gestión directa e indirecta de los servicios y funciones municipales, tanto en materia de clasificación ambiental según el potencial contaminante de los vehículos empleados, como de los requisitos en materia de contaminación acústica: estos preceptos se adoptan en desarrollo de los apartados 5 y 7 del artículo 12 de la LTSV.

El Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

B) Legislación en materia de régimen local: LCREM y LBRL.

Artículos 38 a 45 de La Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid (LCREM). En concreto debe estarse a las siguientes disposiciones:

Apartados 2.g), en relación con los apartados 2.j) y 2.b) del artículo 25 de la LBRL.

C) Respecto a las ordenaciones permanentes y temporales de tráfico destinadas a proteger la salud humana y la protección del medio ambiente urbano, a través de la mejora sustancial de la calidad del aire:

Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad

Los apartados j) y b) artículo 25.2 y el artículo 2.1.d) de la LBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente”.



D) Respecto a las ordenaciones permanentes y temporales de tráfico destinadas a proteger la salud humana y la protección del medio ambiente urbano, a través de la mejora sustancial de la calidad del aire:

Ley 34/2007, de Calidad del Aire y Cambio Climático (LCA):

La Ley 34/2007, que establece la obligación de las entidades locales de velar y adoptar medidas para la mejora de la calidad del aire y reconoce la potestad para elaborar planes y programas que incluyan medidas de restricción total o parcial del tráfico de vehículos a motor, *“incluyendo restricciones a los vehículos más contaminantes, a ciertas matrículas, a ciertas horas o a ciertas zonas, entre otras”*. En particular, cabe destacar los siguientes preceptos:

Artículo 5. 3, donde se establece que *“corresponde a las entidades locales ejercer aquellas competencias en materia de calidad del aire y protección de la atmósfera que tengan atribuidas en el ámbito de su legislación específica, así como aquellas otras que les sean atribuidas en el marco de la legislación básica del Estado y de la legislación de las comunidades autónomas en esta materia.*

Las entidades locales, en el ámbito de sus competencias deberán adaptar las ordenanzas existentes y el planeamiento urbanístico a las previsiones de esta ley y de sus normas de desarrollo.”

Artículo 9, apartados 2 y 4, en los que se dispone:

“2. Las Administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias, adoptarán las medidas necesarias para mantener y, en su caso, mejorar la calidad del aire y cumplir los objetivos que se establezcan, de conformidad con lo establecido en esta ley. (...)

4. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias, estarán obligadas a velar por que la calidad del aire se mantenga dentro de los límites legales establecidos. (...).”

Artículo 16. 4. Regula la elaboración de planes y programas para la protección de la atmósfera y para minimizar los efectos negativos de la contaminación atmosférica por las entidades locales en materia de su competencia. En su apartado 4 indica: *“Las entidades locales podrán elaborar, en el ámbito de sus competencias, sus propios planes y programas. Para la elaboración de estos planes y programas se deberán tener en cuenta los planes de protección de la atmósfera de las respectivas comunidades autónomas. Asimismo, las entidades locales, con el objeto de alcanzar los objetivos de esta ley, podrán adoptar medidas de restricción total o parcial del tráfico, incluyendo restricciones a los vehículos más contaminantes, a ciertas matrículas, a ciertas horas o a ciertas zonas, entre otras. Los municipios con población superior a 100.000 habitantes y las aglomeraciones, en los plazos reglamentariamente establecidos, adoptarán planes y programas para el cumplimiento y mejora de los objetivos de calidad del aire, en el marco de la legislación sobre seguridad vial y de la planificación autonómica”*.

Asimismo, el artículo el apartado 6 de este precepto establece que los citados planes y programas podrán incluir prescripciones de obligado cumplimiento para los ciudadanos, por lo que, para ello, los mismos deberán ser objeto de publicación y su artículo 17 en concordancia con los artículos 16 y 17 de la Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente, garantiza la participación pública en la elaboración, modificación y revisión de protección del medio ambiente urbano.

Reglamento de la Ley de Calidad del Aire (RCA), aprobado mediante Real Decreto 102/2011:



“Artículo 25. Planes de acción a corto plazo.

1. Cuando en una zona o una aglomeración determinada exista el riesgo de que el nivel de contaminantes supere uno o más de los umbrales de alerta especificados en el anexo I, las comunidades autónomas y, en su caso, las entidades locales, elaborarán planes de acción que indicarán las medidas que deben adoptarse a corto plazo para reducir el riesgo de superación o la duración de la misma. (...)

2. Los planes de acción a corto plazo indicados en el apartado 1 podrán, en determinados casos, establecer medidas eficaces para controlar y, si es necesario, reducir o suspender actividades que contribuyan de forma significativa a aumentar el riesgo de superación de los valores límite o los valores objetivo o umbrales de alerta respectivos. Esos planes de acción podrán incluir medidas relativas al tráfico de vehículos de motor, (...). En el marco de esos planes, también podrán preverse acciones específicas destinadas a proteger a los sectores vulnerables de la población, incluidos los niños”.

E) Respecto a la creación de zonas de bajas emisiones para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero.

Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

“Artículo 14. Promoción de movilidad sin emisiones.

(...)

3. Los municipios de más de 50.000 habitantes y los territorios insulares adoptarán antes de 2023 planes de movilidad urbana sostenible que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad incluyendo, al menos:

a) El establecimiento de zonas de bajas emisiones antes de 2023.

(...)

Los planes de movilidad urbana sostenible habrán de ser coherentes con los planes de calidad del aire con los que, en su caso, cuente el municipio con arreglo a lo previsto en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

Se entiende por zona de baja emisión el ámbito delimitado por una Administración pública, en ejercicio de sus competencias, dentro de su territorio, de carácter continuo, y en el que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente”.

F) Respecto del régimen de infracciones y sanciones:

El marco legal del régimen sancionador que se incluye en la ordenanza está constituido por las siguientes normas:

1.- La Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (LTSV), texto refundido aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

1. Dentro del ámbito sancionador de la LTSV están expresamente incluidas las siguientes infracciones al artículo 18 de la LTSV, sancionadas como infracción leve al amparo del artículo 75.c), salvo la infracción de las limitaciones de velocidad que constituirá infracción grave o muy



grave conforme a los artículos 76.a) o 77.a), respectivamente, en relación con el anexo IV de la LTSV:

- a) las infracciones a las limitaciones y prohibiciones de acceso y circulación a “Madrid ZBE” y a las ZBE “Distrito Centro” y “Plaza Elíptica” reguladas en los artículos 21 a 23.b), las disposiciones transitorias primera y tercera, y los anexos III a V de la OMS;
- b) las infracciones a la prohibición de circulación de cualquier Taxi y VTC (vehículo de transporte con conductor mediante automóvil de tipo turismo), con independencia del municipio que haya otorgado la licencia de autotaxi o de la Comunidad Autónoma que haya concedido la autorización de transporte VTC, regulada en el artículo 195 y la disposición transitoria segunda de la OMS;
- c) el incumplimiento de las medidas relativas al tráfico o a la movilidad reguladas en el artículo 35 de la OMS, adoptadas en aplicación de planes de acción en episodios de contaminación.

En este sentido el artículo 18 de la LTSV establece que:

“Cuando razones de seguridad o fluidez de la circulación lo aconsejen, o por motivos medioambientales, se podrá ordenar por la autoridad competente otro sentido de circulación, la prohibición total o parcial de acceso a partes de la vía, bien con carácter general o para determinados vehículos, el cierre de determinadas vías, el seguimiento obligatorio de itinerarios concretos, o la utilización de arcones o carriles en sentido opuesto al normalmente previsto”.

2. La propuesta de nuevo contenido del artículo 234 a 238 de la OMS, propuesta por el proyecto normativo, se refiere a las medidas provisionales que pueden adoptar los Agentes de la Policía Municipal y los Agentes de Movilidad en el ejercicio de las funciones de la vigilancia del tráfico, de inmovilización y retirada se ajusta a lo previsto en los artículos 104y 105 de la LTSV, conteniendo los citados artículos de la OMS la regulación del “régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas” mediante “ordenanza municipal” en ejercicio de la habilitación legal expresamente atribuida a los municipios en virtud del artículo 39.4 de la LTSV:

“Artículo 39. Normas generales.

4. 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.

Artículo 104. 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:

- a) El vehículo carezca de autorización administrativa para circular, bien por no haberla obtenido, porque haya sido objeto de anulación o declarada su pérdida de vigencia, o se incumplan las condiciones de la autorización que habilita su circulación.
- b) El vehículo presente deficiencias que constituyan un riesgo especialmente grave para la seguridad vial.



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.

d) Se produzca la negativa a efectuar las pruebas a que se refiere el artículo 14.2 y 3, o cuando éstas arrojen un resultado positivo.

e) El vehículo carezca de seguro obligatorio.

h) El vehículo supere los niveles de gases, humos y ruido permitidos reglamentariamente según el tipo de vehículo.

j) El vehículo está dotado de mecanismos o sistemas encaminados a eludir la vigilancia de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas y de los medios de control a través de captación de imágenes.

l) En el supuesto previsto en el artículo 39.4.

2. La inmovilización se levantará en el momento en que cese la causa que la motivó.

3. En los supuestos previstos en los párrafos h), i) y j) del apartado 1, la inmovilización sólo se levantará en el caso de que, trasladado el vehículo a un taller designado por el agente de la autoridad, se certifique por aquél la desaparición del sistema o manipulación detectada o ya no se superen los niveles permitidos.

4. En el supuesto recogido en el párrafo e) del apartado 1 se estará a lo dispuesto en la normativa sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor.

5. La inmovilización del vehículo se producirá en el lugar señalado por los agentes de la autoridad. A estos efectos, el agente podrá indicar al conductor del vehículo que continúe circulando hasta el lugar designado.

6. Salvo en los casos de sustracción u otras formas de utilización del vehículo en contra de la voluntad de su titular, debidamente justificadas, los gastos que se originen como consecuencia de la inmovilización del vehículo serán por cuenta del conductor que cometió la infracción. En su defecto, serán por cuenta del conductor habitual o del arrendatario, y a falta de éstos, del titular. Los gastos deberán ser abonados como requisito previo a levantar la medida de inmovilización, sin perjuicio del correspondiente derecho de recurso y de la posibilidad de repercutirlos sobre la persona responsable que haya dado lugar a que la Administración adopte dicha medida. Los agentes podrán retirar el permiso de circulación del vehículo hasta que se haya acreditado el abono de los gastos referidos.

En los supuestos previstos en los párrafos h), i) y j) del apartado 1, los gastos de la inspección correrán de cuenta del denunciado, si se acredita la infracción.

7. Si el vehículo inmovilizado fuese utilizado en régimen de arrendamiento, la inmovilización del vehículo se sustituirá por la prohibición de uso del vehículo por el infractor.

Artículo 105. Retirada y depósito del vehículo.

1. La autoridad encargada de la gestión del tráfico podrá proceder, si el obligado a ello no lo hiciera, a la retirada del vehículo de la vía y su depósito en el lugar que se designe en los siguientes casos:

a) Siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público.

b) En caso de accidente que impida continuar su marcha.

c) Cuando, procediendo legalmente la inmovilización del vehículo, no hubiere lugar adecuado para practicarla sin obstaculizar la circulación de vehículos o personas.

d) Cuando, inmovilizado un vehículo de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 104, no cesasen las causas que motivaron la inmovilización.

e) Cuando un vehículo permanezca estacionado en lugares habilitados por la autoridad municipal como zonas de aparcamiento reservado para el uso de personas con discapacidad sin colocar el distintivo que lo autoriza.



f) Cuando un vehículo permanezca estacionado en los carriles o partes de las vías reservados exclusivamente para la circulación o para el servicio de determinados usuarios y en las zonas reservadas a la carga y descarga.

g) Cuando un vehículo permanezca estacionado en lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria sin colocar el distintivo que lo autoriza, o cuando se rebase el triple del tiempo abonado conforme a lo establecido en la ordenanza municipal.

h) Cuando obstaculicen, dificulten o supongan un peligro para la circulación.

2. Salvo en los casos de sustracción u otras formas de utilización del vehículo en contra de la voluntad de su titular, debidamente justificadas, los gastos que se originen como consecuencia de la retirada a la que se refiere el apartado anterior serán por cuenta del titular, del arrendatario o del conductor habitual, según el caso, que deberá abonarlos como requisito previo a la devolución del vehículo, sin perjuicio del derecho de recurso y de la posibilidad de repercutirlos sobre el responsable del accidente, del abandono del vehículo o de la infracción que haya dado lugar a la retirada. El agente de la autoridad podrá retirar el permiso de circulación del vehículo hasta que se haya acreditado el abono de los gastos referidos”.

3. La Administración deberá comunicar la retirada y depósito del vehículo al titular en el plazo de veinticuatro horas. La comunicación se efectuará a través de la Dirección Electrónica Vial, si el titular dispusiese de ella.

3. La propuesta de nueva redacción de los artículos 239 y 240 de la OMS, sobre el tratamiento residual de vehículos se adopta conforme al artículo 106 de la LTSV, conforme al cual:

“1. La Administración competente en materia de ordenación y gestión del tráfico podrá ordenar el traslado del vehículo a un Centro Autorizado de Tratamiento de Vehículos para su posterior destrucción y descontaminación:

a) Cuando hayan transcurrido más de dos meses desde que el vehículo fuera inmovilizado o retirado de la vía pública y depositado por la Administración y su titular no hubiera formulado alegaciones.

b) Cuando permanezca estacionado por un período superior a un mes en el mismo lugar y presente desperfectos que hagan imposible su desplazamiento por sus propios medios o le falten las placas de matrícula.

c) Cuando recogido un vehículo como consecuencia de avería o accidente del mismo en un recinto privado su titular no lo hubiese retirado en el plazo de dos meses.

Con anterioridad a la orden de traslado del vehículo, la Administración requerirá al titular del mismo advirtiéndole que, de no proceder a su retirada en el plazo de un mes, se procederá a su traslado al Centro Autorizado de Tratamiento.

2. En el supuesto previsto en el apartado 1, párrafo c), el propietario o responsable del lugar o recinto deberá solicitar de la Jefatura Provincial de Tráfico autorización para el tratamiento residual del vehículo. A estos efectos deberá aportar la documentación que acredite haber solicitado al titular del vehículo la retirada de su recinto.

3. En aquellos casos en que se estime conveniente, la Jefatura Provincial de Tráfico, los órganos competentes de las comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, y el Alcalde o autoridad correspondiente por delegación, podrán acordar la sustitución del tratamiento residual del vehículo por su adjudicación a los servicios de vigilancia del tráfico, respectivamente en cada ámbito.”



4. La propuesta de nueva redacción de los artículos 241 de la OMS, sobre denuncias en materia de tráfico, circulación y seguridad vial se adopta conforme a lo previsto en los artículos 87 y 88 de la LTSV que a continuación se reproducen:

“Artículo 87. Denuncias.

1. Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas deberán denunciar las infracciones que observen cuando ejerzan funciones de esa naturaleza.
2. En las denuncias por hechos de circulación deberá constar, en todo caso:
 - a) La identificación del vehículo con el que se haya cometido la presunta infracción.
 - b) La identidad del denunciado, si se conoce.
 - c) Una descripción sucinta del hecho, con expresión del lugar o tramo, fecha y hora.
 - d) El nombre, apellidos y domicilio del denunciante o, si es un agente de la autoridad, su número de identificación profesional.
3. En las denuncias que los agentes de la autoridad notifiquen en el acto al denunciado deberá constar, además, a efectos de lo dispuesto en el artículo 86.1:
 - a) La infracción presuntamente cometida, la sanción que pueda corresponder y el número de puntos cuya pérdida lleve aparejada la infracción.
 - b) El órgano competente para imponer la sanción y la norma que le atribuye tal competencia.
 - c) Si el denunciado procede al abono de la sanción en el acto deberá señalarse, además, la cantidad abonada y las consecuencias derivadas del pago de la sanción previstas en el artículo 94.
 - d) En el caso de que no se proceda al abono en el acto de la sanción, deberá indicarse que dicha denuncia inicia el procedimiento sancionador y que dispone de un plazo de veinte días naturales para efectuar el pago, con la reducción y las consecuencias establecidas en el artículo 94, o para formular las alegaciones y proponer las pruebas que estime convenientes. En este caso, se indicarán los lugares, oficinas o dependencias donde puede presentarlas.
 - e) Si en el plazo señalado en el párrafo anterior no se han formulado alegaciones o no se ha abonado la multa, se indicará que el procedimiento se tendrá por concluido el día siguiente a la finalización de dicho plazo, conforme se establece en el artículo 95.4.
 - f) El domicilio que, en su caso, indique el interesado a efectos de notificaciones. Este domicilio no se tendrá en cuenta si el denunciado tiene asignada una Dirección Electrónica Vial (DEV), ello sin perjuicio de lo previsto en la normativa sobre acceso electrónico de los ciudadanos a los servicios públicos.
4. En el supuesto de infracciones que impliquen detracción de puntos, el agente denunciante tomará nota de los datos del permiso o de la licencia de conducción y los remitirá al órgano sancionador competente que, cuando la sanción sea firme en vía administrativa, los comunicará juntamente con la sanción y la detracción de puntos correspondiente al Registro de Conductores e Infractores del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.
5. Cuando el infractor no acredite su residencia legal en territorio español, el agente denunciante fijará provisionalmente la cuantía de la multa y, de no depositarse su importe, el conductor deberá trasladar el vehículo e inmovilizarlo en el lugar indicado por el agente denunciante. El depósito podrá efectuarse mediante tarjeta de crédito, o en metálico en euros y, en todo caso, se tendrá en cuenta lo previsto en el artículo 94 respecto a la posibilidad de reducción del 50 por ciento de la multa inicialmente fijada.
6. En las denuncias por hechos ajenos a la circulación se especificarán todos los datos necesarios para su descripción.



Artículo 88. Valor probatorio de las denuncias de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico, en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas.
Las denuncias formuladas por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas tendrán valor probatorio, salvo prueba en contrario, de los hechos denunciados, de la identidad de quienes los hubieran cometido y, en su caso, de la notificación de la denuncia, sin perjuicio del deber de aquéllos de aportar todos los elementos probatorios que sean posibles sobre el hecho denunciado”.

5. La propuesta de nueva redacción de los artículos 242 de la OMS, sobre garantías técnicas y procedimentales completa y perfecciona las garantías jurídicas establecidas por la legislación estatal en materia de tráfico, circulación y seguridad vial en el artículo 83 “Garantías procedimentales” de la LTSV, que establece que:

*“1. No se podrá imponer sanción alguna por las infracciones tipificadas en esta ley sino en virtud de procedimiento instruido con arreglo a lo dispuesto en este capítulo y, supletoriamente, en la normativa de procedimiento administrativo común.
2. Los instrumentos, aparatos o medios y sistemas de medida que sean utilizados para la formulación de denuncias por infracciones a la normativa de tráfico, seguridad vial y circulación de vehículos a motor estarán sometidos a control metrológico en los términos establecidos por la normativa de metrología”.*

6. La potestad sancionadora del Ayuntamiento de Madrid se ejerce en los términos previstos en la LTSV. Conforme a las directrices de técnica normativa el proyecto normativo no reproduce preceptos superiores de aplicación legal directa, de forma que el nuevo contenido que el proyecto normativo propone respecto del título primero “Régimen sancionador en materia de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial” del libro IV “Disciplina vial” y a los artículos 234 a 242 de la OMS viene a completar los siguientes preceptos de la LTSV, que resultan de aplicación directa, inmediata y superior en virtud de su naturaleza legal, por lo que no se requiere remisión alguna:

“Artículo 74. Disposiciones generales.

1. Las acciones u omisiones contrarias a esta ley tendrán el carácter de infracciones administrativas y serán sancionadas en los términos previstos en la misma.
2. Cuando las acciones u omisiones puedan ser constitutivas de delitos tipificados en las leyes penales, se estará a lo dispuesto en el artículo 85.
3. Las infracciones se clasifican en leves, graves y muy graves.

Artículo 75. Infracciones leves.

Son infracciones leves las conductas tipificadas en esta ley referidas a:

- a) Circular en una bicicleta sin hacer uso del alumbrado reglamentario.
- b) No hacer uso de los elementos y prendas reflectantes por parte de los usuarios de bicicletas.
- c) Incumplir las normas contenidas en esta ley que no se califiquen expresamente como infracciones graves o muy graves en los artículos siguientes.

Artículo 76. Infracciones graves.

Son infracciones graves, cuando no sean constitutivas de delito, las conductas tipificadas en esta ley referidas a:

- a) No respetar los límites de velocidad reglamentariamente establecidos o circular en un tramo a una velocidad media superior a la reglamentariamente establecida, de acuerdo con lo recogido en el anexo IV.



- b) Realizar obras en la vía sin comunicarlas con anterioridad a su inicio a la autoridad responsable de la regulación, ordenación y gestión del tráfico, así como no seguir las instrucciones de dicha autoridad referentes a las obras.
- c) Incumplir las disposiciones de esta ley en materia de preferencia de paso, adelantamientos, cambios de dirección o sentido y marcha atrás, sentido de la circulación, utilización de carriles y arcones y, en general, toda vulneración de las ordenaciones especiales de tráfico por razones de seguridad o fluidez de la circulación.
- d) Parar o estacionar en el carril bus, en curvas, cambios de rasante, zonas de estacionamiento para uso exclusivo de personas con discapacidad, túneles, pasos inferiores, intersecciones o en cualquier otro lugar peligroso o en el que se obstaculice gravemente la circulación o constituya un riesgo, especialmente para los peatones.
- e) Circular sin hacer uso del alumbrado reglamentario.
- f) Conducir utilizando cualquier tipo de casco de audio o auricular conectado a aparatos receptores o reproductores de sonido u otros dispositivos que disminuyan la atención permanente a la conducción.
- g) Conducir utilizando manualmente dispositivos de telefonía móvil, navegadores o cualquier otro medio o sistema de comunicación, así como utilizar mecanismos de detección de radares o cinemómetros.
- h) No hacer uso del cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil, casco y demás elementos de protección.
- i) Circular con menores de doce años como pasajeros de ciclomotores o motocicletas, o con menores en los asientos delanteros o traseros, cuando no esté permitido.
- j) No respetar las señales y órdenes de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico.
- k) No respetar la luz roja de un semáforo.
- l) No respetar la señal de stop o la señal de ceda el paso.
- ll) Conducir un vehículo siendo titular de una autorización que carece de validez por no haber cumplido los requisitos administrativos exigidos reglamentariamente en España.
- m) Conducción negligente.
- n) Arrojar a la vía o en sus inmediaciones objetos que puedan producir incendios o accidentes, o que obstaculicen la libre circulación.
- ñ) No mantener la distancia de seguridad con el vehículo precedente.
- o) Circular con un vehículo que incumpla las condiciones técnicas reglamentariamente establecidas, salvo que sea calificada como muy grave, así como las infracciones relativas a las normas que regulan la inspección técnica de vehículos.
- p) Incumplir la obligación de todo conductor de verificar que las placas de matrícula del vehículo no presentan obstáculos que impidan o dificulten su lectura e identificación.
- q) No facilitar al agente de la autoridad encargado de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tenga encomendadas su identidad, ni los datos del vehículo solicitados por los afectados en un accidente de circulación, estando implicado en el mismo.
- r) *Conducir vehículos con la carga mal acondicionada o con peligro de caída.*
- s) *Conducir un vehículo teniendo prohibido su uso.*
- t) *Circular con un vehículo cuyo permiso de circulación está suspendido.*
- u) *La ocupación excesiva del vehículo que suponga aumentar en un 50 por ciento el número de plazas autorizadas, excluida la del conductor.*
- v) *Incumplir la obligación de impedir que el vehículo sea conducido por quien nunca haya obtenido el permiso o la licencia de conducción correspondiente.*
- x) *Circular por autopistas o autovías con vehículos que lo tienen prohibido.*
- y) *No instalar los dispositivos de alerta al conductor en los garajes o aparcamientos en los términos legal y reglamentariamente previstos.*



z) Circular en posición paralela con vehículos que lo tienen prohibido.

Artículo 77. Infracciones muy graves.

Son infracciones muy graves, cuando no sean constitutivas de delito, las conductas tipificadas en esta ley referidas a:

a) No respetar los límites de velocidad reglamentariamente establecidos o circular en un tramo a una velocidad media superior a la reglamentariamente establecida, de acuerdo con lo recogido en el anexo IV.

b) Circular con un vehículo cuya carga ha caído a la vía, por su mal acondicionamiento, creando grave peligro para el resto de los usuarios.

c) Conducir con tasas de alcohol superiores a las que reglamentariamente se establezcan, o con presencia en el organismo de drogas.

d) Incumplir la obligación de todos los conductores de vehículos, y de los demás usuarios de la vía cuando se hallen implicados en algún accidente de tráfico o hayan cometido una infracción, de someterse a las pruebas que se establezcan para la detección de alcohol o de la presencia de drogas en el organismo.

e) Conducción temeraria.

f) Circular en sentido contrario al establecido.

g) Participar en competiciones y carreras de vehículos no autorizadas.

h) Conducir vehículos que tengan instalados inhibidores de radares o cinemómetros o cualesquiera otros mecanismos encaminados a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico.

i) Aumentar en más del 50 por ciento los tiempos de conducción o minorar en más del 50 por ciento los tiempos de descanso establecidos en la legislación sobre transporte terrestre.

j) Incumplir el titular o el arrendatario del vehículo con el que se haya cometido la infracción la obligación de identificar verazmente al conductor responsable de dicha infracción, cuando sean debidamente requeridos para ello en el plazo establecido. En el supuesto de las empresas de alquiler de vehículos sin conductor la obligación de identificar se ajustará a las previsiones al respecto del artículo 11.

k) Conducir un vehículo careciendo del permiso o licencia de conducción correspondiente.

l) Circular con un vehículo que carezca de la autorización administrativa correspondiente, con una autorización que no sea válida por no cumplir los requisitos exigidos reglamentariamente, o incumpliendo las condiciones de la autorización administrativa que habilita su circulación.

ll) Circular con un vehículo que incumpla las condiciones técnicas que afecten gravemente a la seguridad vial.

n) Realizar en la vía obras sin la autorización correspondiente, así como la retirada, ocultación, alteración o deterioro de la señalización permanente u ocasional.

ñ) No instalar la señalización de obras o hacerlo incumpliendo la normativa vigente, poniendo en grave riesgo la seguridad vial.

p) Instalar inhibidores de radares o cinemómetros en los vehículos o cualesquiera otros mecanismos encaminados a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico.

r) Causar daños a la infraestructura de la vía, o alteraciones a la circulación debidos a la masa o a las dimensiones del vehículo, cuando se carezca de la correspondiente autorización administrativa o se hayan incumplido las condiciones de la misma, con independencia de la obligación de la reparación del daño causado.

Artículo 80. Tipos.



1. Las infracciones leves serán sancionadas con multa de hasta 100 euros; las graves, con multa de 200 euros, y las muy graves, con multa de 500 euros. No obstante, las infracciones consistentes en no respetar los límites de velocidad se sancionarán en la cuantía prevista en el anexo IV.

Artículo 81. Graduación.

La cuantía de las multas establecidas en el artículo 80.1 y en el anexo IV podrá incrementarse en un 30 por ciento, en atención a la gravedad y trascendencia del hecho, los antecedentes del infractor y a su condición de reincidente, el peligro potencial creado para él mismo y para los demás usuarios de la vía y al criterio de proporcionalidad.

Los criterios de graduación establecidos anteriormente serán asimismo de aplicación a las sanciones por las infracciones previstas en el artículo 77, párrafos n) a r), ambos incluidos.

Artículo 82. Responsables.

La responsabilidad por las infracciones a lo dispuesto en esta ley recaerá directamente en el autor del hecho en que consista la infracción. No obstante:

a) El conductor de cualquier vehículo para el que se exija el uso de casco por conductor y pasajero será responsable por la no utilización del casco de protección por el pasajero, así como por transportar pasajeros que no cuenten con la edad mínima exigida.

Asimismo, el conductor del vehículo será responsable por la no utilización de los sistemas de retención infantil, con la excepción prevista en el artículo 13.4 cuando se trate de conductores profesionales.

b) Cuando la autoría de los hechos cometidos corresponda a un menor de dieciocho años, responderán solidariamente con él de la multa impuesta sus padres, tutores, acogedores y guardadores legales o de hecho, por este orden, en razón al incumplimiento de la obligación impuesta a éstos que conlleva un deber de prevenir la infracción administrativa que se impute a los menores.

c) En los supuestos en que no tenga lugar la detención del vehículo y éste tuviese designado un conductor habitual, la responsabilidad recaerá en éste, salvo que acredite que era otro el conductor o la sustracción del vehículo.

d) En los supuestos en que no tenga lugar la detención del vehículo y éste no tuviese designado un conductor habitual, será responsable el conductor identificado por el titular o el arrendatario a largo plazo, de acuerdo con las obligaciones impuestas en el artículo 11.

e) En las empresas de arrendamiento de vehículos a corto plazo será responsable el arrendatario del vehículo. En caso de que éste manifestara no ser el conductor, o fuese persona jurídica, le corresponderán las obligaciones que para el titular establece el artículo 11. La misma responsabilidad corresponderá a los titulares de los talleres mecánicos o establecimientos de compraventa de vehículos por las infracciones cometidas con los vehículos mientras se encuentren allí depositados.

f) El titular, o el arrendatario a largo plazo, en el supuesto de que constase en el Registro de Vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, será en todo caso responsable de las infracciones relativas a la documentación del vehículo, a los reconocimientos periódicos y a su estado de conservación, cuando las deficiencias afecten a las condiciones de seguridad del vehículo.

g) El titular o el arrendatario, en el supuesto de que constase en el Registro de Vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, será responsable de las infracciones por estacionamiento o por impago de los peajes de las vías que lo tengan regulado, salvo en los supuestos en que el vehículo tuviese designado un conductor habitual o se indique un conductor responsable del hecho.



Artículo 84. Competencia.

4. La sanción por infracción a normas de circulación cometidas en vías urbanas corresponderá a los respectivos Alcaldes, los cuales podrán delegar esta competencia de acuerdo con la normativa aplicable.

Quedan excluidas de la competencia sancionadora municipal las infracciones a los preceptos del título IV, incluyendo las relativas a las condiciones técnicas de los vehículos y al seguro obligatorio.

Artículo 85. Actuaciones administrativas y jurisdiccionales penales.

1. Cuando en un procedimiento sancionador se ponga de manifiesto un hecho que ofrezca indicios de delito perseguible de oficio, la autoridad administrativa lo pondrá en conocimiento del Ministerio Fiscal, por si procede el ejercicio de la acción penal, y acordará la suspensión de las actuaciones.

2. Concluido el proceso penal con sentencia condenatoria, se archivará el procedimiento sancionador sin declaración de responsabilidad.

3. Si la sentencia es absolutoria o el procedimiento penal finaliza con otra resolución que le ponga fin sin declaración de responsabilidad, y siempre que la misma no esté fundada en la inexistencia del hecho, se podrá iniciar o continuar el procedimiento sancionador contra quien no haya sido condenado en vía penal.

La resolución que se dicte deberá respetar, en todo caso, la declaración de hechos probados en dicho procedimiento penal.

Artículo 86. Incoación.

1. El procedimiento sancionador se incoará de oficio por la autoridad competente que tenga noticia de los hechos que puedan constituir infracciones tipificadas en esta ley, por iniciativa propia o mediante denuncia de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas o de cualquier persona que tenga conocimiento de los hechos.

2. No obstante, la denuncia formulada por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas, y notificada en el acto al denunciado, constituye el acto de iniciación del procedimiento sancionador, a todos los efectos.

Artículo 89. Notificación de la denuncia.

1. Las denuncias se notificarán en el acto al denunciado.

2. No obstante, la notificación podrá efectuarse en un momento posterior siempre que se dé alguna de las siguientes circunstancias:

a) Que la denuncia se formule en circunstancias en que la detención del vehículo pueda originar un riesgo para la circulación. En este caso, el agente deberá indicar los motivos concretos que la impiden.

b) Que la denuncia se formule estando el vehículo estacionado, cuando el conductor no esté presente.

c) Que se haya tenido conocimiento de la infracción a través de medios de captación y reproducción de imágenes que permitan la identificación del vehículo.

d) Que el agente denunciante se encuentre realizando labores de vigilancia, control, regulación o disciplina del tráfico y carezca de medios para proceder al seguimiento del vehículo.

Artículo 90. Práctica de la notificación de las denuncias.

1. Las Administraciones con competencias sancionadoras en materia de tráfico notificarán las denuncias que no se entreguen en el acto y las demás notificaciones a que dé lugar el procedimiento sancionador en la Dirección Electrónica Vial (DEV).



En el caso de que el denunciado no la tuviese, la notificación se efectuará en el domicilio que expresamente hubiese indicado para el procedimiento, y en su defecto, en el domicilio que figure en los registros del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

2. La notificación en la Dirección Electrónica Vial (DEV) permitirá acreditar la fecha y hora en que se produzca la puesta a disposición del denunciado del acto objeto de notificación, así como el acceso a su contenido, momento a partir del cual la notificación se entenderá practicada a todos los efectos legales.

Si existiendo constancia de la recepción de la notificación en la Dirección Electrónica Vial (DEV), transcurrieran diez días naturales sin que se acceda a su contenido, se entenderá que aquélla ha sido rechazada, salvo que de oficio o a instancia del destinatario se compruebe la imposibilidad técnica o material del acceso. El rechazo se hará constar en el procedimiento sancionador, especificándose las circunstancias del intento de notificación, y se tendrá por efectuado el trámite, continuándose el procedimiento.

3. Cuando la notificación se practique en el domicilio del interesado, de no hallarse presente éste en el momento de entregarse, podrá hacerse cargo de la misma cualquier persona que se encuentre en el domicilio y haga constar su identidad.

Si nadie se hiciera cargo de la notificación, se dejará constancia de esta circunstancia en el procedimiento sancionador, junto con el día y la hora en que se intentó, y se practicará de nuevo dentro de los tres días siguientes. Si tampoco fuera posible la entrega, se dará por cumplido el trámite, procediéndose a la publicación en el Boletín Oficial del Estado.

Si estando el interesado en el domicilio rechazase la notificación, se hará constar en el procedimiento sancionador, especificándose las circunstancias del intento de notificación, teniéndose por efectuado el trámite y continuándose el procedimiento.

Artículo 91. Notificaciones en el «Boletín Oficial del Estado» (BOE).

Las notificaciones que no puedan efectuarse en la Dirección Electrónica Vial (DEV) y, en caso de no disponer de la misma, en el domicilio expresamente indicado para el procedimiento o, de no haber indicado ninguno, en el domicilio que figure en los registros del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, se practicarán en el «Boletín Oficial del Estado» (BOE). Transcurrido el período de veinte días naturales desde que la notificación se hubiese publicado en el BOE se entenderá que ésta ha sido practicada, dándose por cumplido dicho trámite.

Artículo 92. Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA).

1. Con carácter previo y facultativo, las notificaciones a que se refiere el artículo anterior podrán practicarse también en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA), que será gestionado por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

2. El funcionamiento, la gestión y la publicación en el TESTRA se hará conforme a lo dispuesto en la normativa de protección de datos de carácter personal y en la de acceso electrónico de los ciudadanos a los servicios públicos.

Artículo 93. Clases de procedimientos sancionadores.

1. Notificada la denuncia, ya sea en el acto o en un momento posterior, el denunciado dispondrá de un plazo de veinte días naturales para realizar el pago voluntario con reducción de la sanción de multa, o para formular las alegaciones y proponer o aportar las pruebas que estime oportunas.

En el supuesto de que no se haya producido la detención del vehículo, el titular, el arrendatario a largo plazo o el conductor habitual, en su caso, dispondrán de un plazo de veinte días naturales para identificar al conductor responsable de la infracción, contra el que se iniciará el procedimiento sancionador. Esta identificación se efectuará por medios telemáticos si la notificación se hubiese realizado a través de la Dirección Electrónica Vial (DEV).



Si se efectúa el pago de la multa en las condiciones indicadas en el párrafo primero, se seguirá el procedimiento sancionador abreviado, y en caso de no hacerlo, el procedimiento sancionador ordinario.

2. El procedimiento sancionador abreviado no será de aplicación a las infracciones previstas en el artículo 77. h), j), n), ñ), o), p), q) y r).

3. El incumplimiento de la obligación de asegurar el vehículo que se establece en la normativa sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, podrá sancionarse conforme a uno de los dos procedimientos sancionadores que se establecen en esta ley.

4. Además de en los registros, oficinas y dependencias previstos en la normativa de procedimiento administrativo común, las alegaciones, escritos y recursos que se deriven de los procedimientos sancionadores en materia de tráfico podrán presentarse en los registros, oficinas y dependencias expresamente designados en la correspondiente denuncia o resolución sancionadora.

Cuando se presenten en los registros, oficinas o dependencias no designados expresamente, éstos los remitirán a los órganos competentes en materia de tráfico a la mayor brevedad posible.

Artículo 94. Procedimiento sancionador abreviado.

Una vez realizado el pago voluntario de la multa, ya sea en el acto de entrega de la denuncia o dentro del plazo de veinte días naturales contados desde el día siguiente al de su notificación, concluirá el procedimiento sancionador con las siguientes consecuencias:

a) La reducción del 50 por ciento del importe de la sanción.

b) La renuncia a formular alegaciones. En el caso de que se formulen se tendrán por no presentadas.

c) La terminación del procedimiento, sin necesidad de dictar resolución expresa, el día en que se realice el pago.

d) El agotamiento de la vía administrativa, siendo recurrible únicamente ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo.

e) El plazo para interponer el recurso contencioso-administrativo se iniciará el día siguiente a aquel en que tenga lugar el pago.

f) La firmeza de la sanción en la vía administrativa desde el momento del pago, produciendo plenos efectos desde el día siguiente.

g) La sanción no computará como antecedente en el Registro de Conductores e Infractores del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, siempre que se trate de infracciones graves que no lleven aparejada pérdida de puntos.

Artículo 95. Procedimiento sancionador ordinario.

1. Notificada la denuncia, el interesado dispondrá de un plazo de veinte días naturales para formular las alegaciones que tenga por conveniente y proponer o aportar las pruebas que estime oportunas.

2. Si las alegaciones formuladas aportan datos nuevos o distintos de los constatados por el agente denunciante, y siempre que se estime necesario por el instructor, se dará traslado de aquéllas al agente para que informe en el plazo de quince días naturales.

En todo caso, el instructor podrá acordar que se practiquen las pruebas que estime pertinentes para la averiguación y calificación de los hechos y para la determinación de las posibles responsabilidades. La denegación de la práctica de las pruebas deberá ser motivada, dejando constancia en el procedimiento sancionador.

3. Concluida la instrucción del procedimiento sancionador, el órgano instructor elevará propuesta de resolución al órgano competente para sancionar para que dicte la resolución que proceda. Únicamente se dará traslado de la propuesta al interesado, para que pueda formular nuevas alegaciones en el plazo de quince días naturales, si figuran en el



procedimiento sancionador o se han tenido en cuenta en la resolución otros hechos u otras alegaciones y pruebas diferentes a las aducidas por el interesado.

4. Cuando se trate de infracciones leves, de infracciones graves que no supongan la detracción de puntos, o de infracciones muy graves y graves cuya notificación se efectuase en el acto de la denuncia, si el denunciado no formula alegaciones ni abona el importe de la multa en el plazo de veinte días naturales siguientes al de la notificación de la denuncia, ésta surtirá el efecto de acto resolutorio del procedimiento sancionador. En este supuesto, la sanción podrá ejecutarse transcurridos treinta días naturales desde la notificación de la denuncia.

5. La terminación del procedimiento pone fin a la vía administrativa y la sanción se podrá ejecutar desde el día siguiente al transcurso de los treinta días antes indicados.

Artículo 96. Recursos en el procedimiento sancionador ordinario.

1. La resolución sancionadora pondrá fin a la vía administrativa y la sanción se podrá ejecutar desde el día siguiente a aquel en que se notifique al interesado, produciendo plenos efectos, o, en su caso, una vez haya transcurrido el plazo indicado en el artículo 95.4.

2. Contra las resoluciones sancionadoras, podrá interponerse recurso de reposición, con carácter potestativo, en el plazo de un mes contado desde el día siguiente al de su notificación.

El recurso se interpondrá ante el órgano que dictó la resolución sancionadora, que será el competente para resolverlo.

3. La interposición del recurso de reposición no suspenderá la ejecución del acto impugnado ni la de la sanción. En el caso de que el recurrente solicite la suspensión de la ejecución, ésta se entenderá denegada transcurrido el plazo de un mes desde la solicitud sin que se haya resuelto.

4. No se tendrán en cuenta en la resolución del recurso hechos, documentos y alegaciones del recurrente que pudieran haber sido aportados en el procedimiento originario.

5. El recurso de reposición regulado en este artículo se entenderá desestimado si no recae resolución expresa en el plazo de un mes, quedando expedita la vía contencioso-administrativa.

6. Contra las resoluciones sancionadoras dictadas por los órganos competentes de las comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, así como por los Alcaldes, en el caso de las entidades locales, se estará a lo establecido en los anteriores apartados respetando la competencia sancionadora prevista en su normativa específica.

Artículo 110. Cobro de multas.

1. Una vez firme la sanción, el interesado dispondrá de un plazo final de quince días naturales para el pago de la multa. Finalizado el plazo establecido sin que se haya pagado la multa, se iniciará el procedimiento de apremio.

2. Los órganos y procedimientos de la recaudación ejecutiva serán los establecidos en la normativa tributaria que le sea de aplicación, según las autoridades que las hayan impuesto.

Artículo 111. Responsables subsidiarios del pago de multas.

1. Los titulares de los vehículos con los que se haya cometido una infracción serán responsables subsidiarios en caso de impago de la multa impuesta al conductor, salvo en los siguientes supuestos:

- a) Robo, hurto o cualquier otro uso en el que quede acreditado que el vehículo fue utilizado en contra de su voluntad.
- b) Cuando el titular sea una empresa de alquiler sin conductor.



- c) Cuando el vehículo tenga designado un arrendatario a largo plazo en el momento de cometerse la infracción. En este caso, la responsabilidad recaerá en aquel.
- d) Cuando el vehículo tenga designado un conductor habitual en el momento de cometerse la infracción. En este caso, la responsabilidad recaerá en aquel.
2. La declaración de responsabilidad subsidiaria y sus consecuencias, incluida la posibilidad de adoptar medidas cautelares, se regirán por lo dispuesto en la normativa tributaria.
3. El responsable que haya satisfecho la multa tiene derecho de reembolso contra el infractor por la totalidad de lo que haya satisfecho.

Artículo 112. Prescripción y caducidad.

1. El plazo de prescripción de las infracciones previstas en esta ley será de tres meses para las infracciones leves y de seis meses para las infracciones graves y muy graves.

El plazo de prescripción comenzará a contar a partir del mismo día en que los hechos se hubieran cometido.

2. La prescripción se interrumpe por cualquier actuación administrativa de la que tenga conocimiento el denunciado o esté encaminada a averiguar su identidad o domicilio y se practique con otras administraciones, instituciones u organismos. También se interrumpe por la notificación efectuada de acuerdo con los artículos 89, 90 y 91.

El plazo de prescripción se reanuda si el procedimiento se paraliza durante más de un mes por causa no imputable al denunciado.

3. Si no se hubiera producido la resolución sancionadora transcurrido un año desde la iniciación del procedimiento, se producirá su caducidad y se procederá al archivo de las actuaciones, a solicitud de cualquier interesado o de oficio por el órgano competente para dictar resolución.

Cuando la paralización del procedimiento se hubiera producido a causa del conocimiento de los hechos por la jurisdicción penal, el plazo de caducidad se suspenderá y, una vez haya adquirido firmeza la resolución judicial, se reanuda el cómputo del plazo de caducidad por el tiempo que restaba en el momento de acordar la suspensión.

4. El plazo de prescripción de las sanciones consistentes en multa será de cuatro años y el de la suspensión prevista en el artículo 80 será de un año, computados desde el día siguiente a aquel en que adquiera firmeza la sanción en vía administrativa.

El cómputo y la interrupción del plazo de prescripción del derecho de la Administración para exigir el pago de las sanciones en vía de apremio consistentes en multa se regirán por lo dispuesto en la normativa tributaria.

Artículo 113. Anotación y cancelación.

1. Las sanciones por infracciones graves y muy graves y la detracción de puntos deberán ser comunicadas al Registro de Conductores e Infractores del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico por la autoridad que la hubiera impuesto en el plazo de los quince días naturales siguientes a su firmeza en vía administrativa”.

4.2. Relación con otras ordenanzas municipales

4.2.1 Modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible:



La ordenanza propuesta modifica cuantitativamente un número de elevado de preceptos, disposiciones adicionales, transitorias, y finales de la Ordenanza de Movilidad Sostenible,²⁹ aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 (BOCM de 23 de octubre) introduciendo mejoras normativas sustanciales para proteger el derecho constitucional a la salud y la integridad física y el derecho constitucional a la salud, proteger el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad del aire, la reducción de la contaminación acústica y el incremento de la sostenibilidad energética, medioambiental y económica de la movilidad urbana.

4.2.2 Coordinación normativa con la eficaz aplicación de la Ordenanza de Protección contra la Contaminación Acústica y Térmica (OPCAT),³⁰ aprobada mediante Acuerdo Plenario de 25 de febrero de 2011, respecto de los vehículos empleados en la gestión, tanto directa como indirecta, de las competencias municipales:

La nueva redacción dada al artículo 230 de la OMS está dirigida a garantizar el cumplimiento efectivo de los valores acústicos límite establecidos por 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 el artículo 36 de la Ordenanza de Protección contra la Contaminación Acústica y Térmica (OPCAT),³¹ aprobada mediante Acuerdo Plenario de 25 de febrero de 2011 (BOCM de 14 de marzo, corrección de errores de 6 de abril), con expresa remisión al cumplimiento del artículo 36 de la OPCAT por los dispositivos acústicos de los vehículos destinados a servicios de urgencia (Policía Municipal, Agentes de Movilidad, SAMUR y Bomberos).

4.2.3 Coordinación normativa con la eficaz aplicación de la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (OCAS), respecto a los planes de acción a corto plazo cuando se produzcan episodios de contaminación:

La modificación del artículo 35 de la OMS coordina su contenido con el artículo 39 de la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (OCAS),³² aprobada mediante Acuerdo Plenario de de de 2021 (BOCM de de), que regula los “planes de acción a corto plazo” y el artículo 40 relativo a la declaración de “episodios de contaminación” y la progresiva activación de las medidas correspondientes a cada escenario.

Por su parte el artículo 39.4 de la OCAS y el apartado “A” del III recoge las medidas relativas al tráfico y la movilidad del “Catálogo de medidas derivadas de la aplicación de planes en materia de calidad del aire a corto plazo” se remiten a la regulación por la OMS “*de las medidas relativas al control del tráfico y la movilidad*”.

²⁹ A cuyo texto vigente puede accederse en el siguiente enlace:

https://sede.madrid.es/FrameWork/generacionPDF/ANM2018_45.pdf?idNormativa=5ccdb732cef96610VgnVCM2000001f4a900aRCRD&nombreFichero=ANM2018_45&cacheKey=219

³⁰ https://sede.madrid.es/FrameWork/generacionPDF/ANM2011_7.pdf?idNormativa=0130511f3649e210VgnVCM2000000c205a0aRCRD&nombreFichero=ANM2011_7&cacheKey=11

³¹ A cuyo texto actualizado vigente puede accederse en el siguiente enlace:

https://sede.madrid.es/FrameWork/generacionPDF/ANM2011_7.pdf?idNormativa=0130511f3649e210VgnVCM2000000c205a0aRCRD&nombreFichero=ANM2011_7&cacheKey=11

³² <https://transparencia.madrid.es/portales/transparencia/es/Informacion-juridica/Huella-normativa/Ordenanza-de-Calidad-del-Aire-y-Proteccion-contra-la-Contaminacion-Atmosferica/?vgnextoid=1a4fb8641d114610VgnVCM2000001f4a900aRCRD&vgnnextchannel=4099508929a56510VgnVCM1000008a4a900aRCRD>



4.2.4 Modificación de la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante OFSER):

La aprobación del proyecto normativo requerirá revisar la redacción de la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital³³ aprobada mediante Acuerdo Plenario de 9 de octubre de 2001, una vez se apruebe el proyecto normativo, y su actualización al contenido de la nueva redacción de la OMS. En este sentido se identifican las principales modificaciones que deben realizarse en la OFSER:

- a) El proyecto normativo da una nueva redacción al artículo 52.3.c) por el que el colectivo cualificado del SER denominado «Empresas de vehículos multiusuarios o carsharing», pasa a denominarse en el nuevo texto «Empresas de arrendamiento de vehículos sin conductor de corta duración y sin base fija», en los términos definidos por el artículo 194 de la OMS.
- b) El proyecto normativo da una nueva redacción a los artículos 49.4.e), 52.2.b) y 56 de la OMS por el que se crean las denominadas plazas de alta rotación, que permiten el estacionamiento de vehículos por un período máximo de 45 minutos. Por ello habría que modificar la OFSER para regular la tasa por el estacionamiento en “plazas de alta rotación” del SER.
- c) El proyecto normativo añade un último párrafo al artículo 52.2 de la OMS para regular la “tarifa dinámica del SER”, que tiene una finalidad medioambiental orientada a disuadir del uso de vehículo privado con objeto de evitar que llegue a producirse un episodio de contaminación por dióxido de nitrógeno. Dicho precepto establece que la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital determinará los recargos aplicables al importe de la tasa de estacionamiento regulado cuando concurren las circunstancias de concentración de dióxido de nitrógeno definidas en dicho precepto. Por ello habría que modificar la OFSER para regular la “tarifa dinámica del SER”.

La aprobación de proyecto normativo exige una completa revisión de Ordenanza Fiscal para asegurar la necesaria coherencia de las remisiones entre ésta y los preceptos de la OMS cuyo contenido y numeración han sido modificados.

4.2.5 Modificación de la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público local.

El proyecto normativo propone la modificación de artículo 201 de la OMS, para establecer, en el artículo 201.3.f) que *“el uso de las reservas de carga y descarga estarán sujetas al pago de las exacciones que, en su caso, se establezcan”*, correspondiendo a la “Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público local”,³⁴ aprobada mediante Acuerdo Plenario de 9 de octubre de 2001, la regulación de los elementos de dicha tasa, previa realización de oportuno estudio técnico económico.

³³https://sede.madrid.es/FrameWork/generacionPDF/ANM2001_101.pdf?idNormativa=7d859d2e3fd4f010VgnVCM1000009b25680aRCRD&nombreFichero=ANM2001_101&cacheKey=39

³⁴https://sede.madrid.es/FrameWork/generacionPDF/ANM2001_100.pdf?idNormativa=94759d2e3fd4f010VgnVCM1000009b25680aRCRD&nombreFichero=ANM2001_100&cacheKey=84



4.2.5 Modificación de la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Retirada de Vehículos de la vía pública, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 9 de octubre de 2001.³⁵

La regulación de los supuestos de gratuidad que se regularían en la nueva redacción de artículo 238.1 de la OMS mantiene los supuestos de hecho del vigente artículo 232.2 de la OMS de 5 de octubre de 2018, pero excluye la gratuidad de la retirada de las bicicletas y VMP regulada en el actual artículo 232.2 en relación con el artículo 230.2.k) de la vigente OMS de 5 de octubre de 2018.

La nueva redacción que el proyecto normativo daría a la OMS mediante el artículo 237.1.m) de la OMS mantiene el supuesto de hecho actualmente contenido en el artículo 232.2 en relación con el artículo 230.2.f) de la vigente OMS de 5 de octubre de 2018, por lo que no supone una innovación normativa.

Además de la supresión del supuesto de retirada gratuita del actual artículo 232.2 en relación con el artículo 230.2.k) de la vigente OMS de 5 de octubre de 2018, La aprobación de proyecto normativo exige una completa revisión de Ordenanza Fiscal para asegurar la necesaria coherencia de las remisiones entre ésta y los preceptos de la OMS cuyo contenido y numeración han sido modificados.

4.2.5 Modificación de la Ordenanza Fiscal Reguladora de Tasas por Servicios y Actividades Relacionadas con el Medio Ambiente, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 9 de octubre de 2001.³⁶

El proyecto de la nueva Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS), contempla en su artículo 230 la realización de inspecciones periódicas por parte de todos los vehículos y maquinaria afectos a la gestión directa por la Administración Municipal de servicios públicos, así como los vehículos de titularidad de terceros que estén afectos a la prestación indirecta de servicios municipales y la ejecución de obras municipales, en el Centro Municipal de Acústica (CMA), al objeto de asegurar el cumplimiento de lo establecido en la Ordenanza de Protección contra la Contaminación Acústica y Térmica (OPCAT).

En este sentido, con ocasión de la modificación de la OMS mediante el proyecto normativo, se plantea desde la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental la necesidad de modificar la tarifa, tanto de apartado 3.b) (revisión para comprobar el nivel sonoro de vehículos a motor de vehículos que infrinjan la Ordenanza municipal de Medio Ambiente) como del 5.d) (revisión para comprobar el nivel sonoro de vehículos a motor y certificaciones de potencia acústica) del Anexo B, de la Ordenanza Fiscal reguladora de las tasas por servicios y actividades relacionados con el medio ambiente, correspondientes a la "Revisión para comprobar el nivel sonoro de los vehículos a motor", para elevar la actual cuantía de la tasa de 5,97 euros, que no ha sido actualizado desde su aprobación y que no solo retribuye el coste del servicio sino que ni

³⁵https://sede.madrid.es/FrameWork/generacionPDF/ANM2001_80.pdf?idNormativa=82987b3cb0e4f010VgnVCM1000009b25680aRCRD&nombreFichero=ANM2001_80&cacheKey=22

³⁶https://sede.madrid.es/FrameWork/generacionPDF/ANM2001_83.pdf?idNormativa=4bd87b3cb0e4f010VgnVCM1000009b25680aRCRD&nombreFichero=ANM2001_83&cacheKey=62



quiera retribuye el coste administrativo de la tramitación de la misma, a 20,00 euros, considerado un valor que retribuiría el coste de la prestación de servicio y que supondría valor acorde con las tasas por otros servicios similares que se realizan en la actualidad, como puede ser la Inspección Técnica de Vehículos.

4.3. Derogaciones

La modificación del Reglamento General de Vehículos (RGV), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, operada mediante el Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, supone la derogación de la Instrucción 16/V-124, de 3 de noviembre de 2016, de la Dirección General de Tráfico del Ministerio de Interior del Gobierno de España, cuyo anexo I sobre las características técnicas de velocidad, masa, capacidad máxima de transporte de personas, dimensiones y uso.

En este sentido debe entenderse tácitamente derogado el anexo “Tipología de vehículos de movilidad urbana” de la Ordenanza de Movilidad Sostenible aprobada el 5 de octubre de 2018 que reproducía el anexo I de la citada Instrucción de la DGT. Dicha derogación se entiende realizada a regulación que la OMS, en la redacción original aprobada en 2018, hace respecto de los vehículos de movilidad urbana (VMU) de tipo “A”, “B” y “C”, dado que la normativa reglamentaria estatal vigente los denomina “Vehículos de Movilidad Personal” (VMP) contenida en los artículos 175 a 177 de la OMS, si bien la regulación inicial de los VMU de tipo “B” viene a coincidir con la regulación de los VMP acorde a la vigente normativa estatal, por lo que resultaría compatible con la normativa estatal en los términos que propone el proyecto normativo.

En aplicación de la reciente modificación de RGV, el proyecto ha sustituido toda referencia contenida en la OMS a los “vehículos de movilidad urbana” (VMU) por el término “vehículo de movilidad personal” (VMP), eliminando toda referencia a la antigua clasificación estatal y se ha adaptado la regulación de estos vehículos contenida en los artículos 177 y 179 y se ha dado un nuevo contenido no relacionado con los VMP al anexo II, que en su redacción original de 5 de octubre de 2018 recogía la clasificación de VMU.

4.4. Afectación de acuerdos o decretos actualmente aplicables

En los primeros borradores del proyecto normativo se incluía, en la disposición derogatoria única, la derogación expresa del Acuerdo de 29 de octubre de 2018, de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, por el que se desarrolla el régimen de gestión y funcionamiento de la Zona de Bajas Emisiones Distrito Centro.

Dicho contenido ha sido eliminado como consecuencia de seis sentencias del Tribunal Superior de Justicia de Madrid (en adelante, TSJM) que declararon la nulidad de la regulación de Madrid Central (artículos 21 a 23 y disposición transitoria tercera de la OMS), de Colonia Marconi (artículo 25 de la OMS) por defectos formales durante su tramitación concretados en la insuficiencia en la información pública y en la memoria presupuestaria. La primera de las sentencias ha devenido firme mediante auto del Tribunal Supremo, como consecuencia de la inadmisión a trámite del recurso de casación interpuesto por la asociación “AEDENAT Ecologistas en Acción” contra la citada sentencia.

Las restantes cinco sentencias del TSJM que anularon los artículos 21 a 23 y la disposición transitoria tercera se encuentran pendientes del trámite de admisión, por el Tribunal Supremo, de los recursos de casación interpuestos por la citada asociación “AEDENAT Ecologistas en Acción”.



Debe señalarse, por último, que la pretendida creación de la nueva ZBEDEP Madrid Central por el proyecto normativo, mediante la regulación contenida en los artículos 22 y 23, la disposición transitoria tercera y el anexo III que contiene el “Régimen de gestión y funcionamiento de la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro”, pretenden llevar a cabo la correcta tramitación de la regulación de tan relevantes contenidos normativos para la protección de la salud humana y la mejora de la calidad del aire y la sociedad, siguiendo fielmente los criterios establecidos por el TSJM en sus sentencias sobre la OMS.

La inclusión del anexo III sobre el régimen de gestión y funcionamiento de la ZBEDEP “Distrito Centro” en el proyecto normativo responde al ejercicio de la potestad reglamentaria municipal con el doble objeto de:

- a) garantizar la seguridad jurídica, siguiendo fielmente el criterio expresado por la Sección Segunda de la Sala de lo Contencioso-administrativo del TSJM en sus sentencias sobre la OMS de 5 de octubre de 2018;
- b) y garantizar la participación efectiva de los ciudadanos en la elaboración del régimen de gestión y funcionamiento de la ZBEDEP “Distrito Centro” mediante la información pública y sus alegaciones.

Idéntico criterio se ha seguido en la regulación de Régimen de gestión y funcionamiento de Madrid ZBE y de la ZBEDEP Plaza Elíptica regulados, respectivamente, en el nuevo contenido que el proyecto normativo daría a los anexos II y IV de la OMS.

4.5. Aprobación de directrices, instrucciones o planes de actuación

4.5.1 El proyecto normativo propone dar una nueva redacción al artículo 78.2 de la OMS que, además de otras modificaciones, introduce un nuevo párrafo tercero por el que se ordena a la Junta de Gobierno u órgano municipal en que ésta desconcentre o delegue, la determinación de los criterios de actuación en relación con la autorización, señalización y uso de las reservas propias de los centros municipales oficiales.

Los criterios actualmente vigentes fueron determinados mediante “Resolución de 15 de marzo de 2012 del Coordinador General de Sostenibilidad y Movilidad por la que se aprueban los criterios de actuación en relación con la autorización, señalización y uso de las zonas reservadas para estacionamiento de vehículos destinados a los servicios públicos municipales”, publicada en el BOAM nº 6.644 de 28 de marzo de 2012.³⁷

El proyecto propone incluir en la redacción del artículo 78.2 de la OMS algunos de los criterios recogidos en dicha Resolución, que en principio no resultaría derogada por la mera aprobación del proyecto normativo por no contravenir su contenido. No obstante es previsible que el órgano municipal competente pueda considerar necesario desarrollar nuevos criterios o actualizar los en aplicación del citado precepto, mediante un nuevo acto de determinación de los criterios que derogaría al anterior y que se publicaría oficialmente en BOCM y BOAM y electrónicamente en el portal municipal.

³⁷ https://sede.madrid.es/FrameWork/generacionPDF/boam6644_707.pdf?numeroPublicacion=6644&idSeccion=96cf21511be36310VgnVCM1000000b205a0aRCRD&nombreFichero=boam6644_707&cacheKey=1&guid=29fe3e4e78536310VgnVCM2000000c205a0aRCRD&csv=true



4.5.2 El nuevo contenido que el proyecto normativo da al artículo 231.2 de la OMS habilita a la Junta de Gobierno, u órgano municipal en que ésta desconcentre o delegue, para establecer los criterios de determinación del “número de asistentes equivalentes” de los eventos de afluencia relevante de personas por su afección a la movilidad y al transporte público colectivo regular de uso general. En ejercicio de dicha habilitación se precisaría la aprobación de un acto administrativo que determinara los criterios de determinación del “número de asistentes equivalentes” y que se publicaría en el BOCM y el BOAM, así como electrónicamente en el portal municipal.

5. Tramitación

La tramitación de proyecto normativo se ha ajustado al procedimiento de aprobación de las normas de competencia del Pleno municipal regulado en el artículo 48 de la LCREM.

5.1 Inclusión en el Plan normativo anual municipal:

El proyecto de modificación de la OMS estuvo incluido en el Plan Anual Normativo del Ayuntamiento de Madrid para el año 2020, aprobado mediante Acuerdo de Junta de Gobierno de 28 de noviembre de 2019 (BOAM de 3 de diciembre).³⁸

Dada la complejidad técnica de la redacción y tramitación de la norma y la amplitud e intensidad del proceso de participación activa de la ciudadanía en su elaboración, tanto mediante los trámites de información pública previa, audiencia a los sectores afectados e información pública, no fue posible completar su redacción en dicho ejercicio, por lo que el proyecto ha sido incluido también en el vigente Plan Anual Normativo del Ayuntamiento de Madrid para el año 2021, aprobado mediante Acuerdo de Junta de Gobierno de 3 de diciembre de 2020 (BOAM de 19 de diciembre),³⁹ que figura publicado en el Portal de Transparencia del Ayuntamiento de Madrid,⁴⁰ concretamente en el ámbito de las normas promovidas por el Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad.⁴¹

Con ello se da cumplimiento a lo previsto a la obligación prevista en el artículo 132 de la LPAC y al Acuerdo de 15 de junio de 2017, de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, por el que se aprueban las Directrices sobre el Plan Anual Normativo del Ayuntamiento de Madrid.

5.2 La propuesta normativa es fruto de una amplia e intensa participación activa de la ciudadanía en la que se ha consultado a los sectores implicados en la movilidad y los afectados mediante audiencia específica:

³⁸ Al que puede accederse en el siguiente enlace:

https://sede.madrid.es/FrameWork/generacionPDF/ANM2019_83.pdf?idNormativa=c0e7bb60bdbce610VgnVCM1000001d4a900aRCRD&nombreFichero=ANM2019_83&cacheKey=8

³⁹ Al que puede accederse en el siguiente enlace:

https://sede.madrid.es/FrameWork/generacionPDF/ANM2020_249.pdf?idNormativa=c83e625e1a646710VgnVCM1000001d4a900aRCRD&nombreFichero=ANM2020_249&cacheKey=9

⁴⁰ Al que puede accederse en el siguiente enlace:

https://transparencia.madrid.es/FWPProjects/transparencia/InformacionJuridica/PlanNormativo/2021/PlanAnualNormativo_2021.pdf

⁴¹ Al que puede accederse en el siguiente enlace:

<https://transparencia.madrid.es/portales/transparencia/es/Informacion-juridica/Plan-normativo/Area-de-Gobierno-de-Medio-Ambiente-y-Movilidad/?vgnnextfmt=default&vgnnextoid=c50d985344c46710VgnVCM2000001f4a900aRCRD&vgnnextchannel=d9cf43082e350610VgnVCM2000001f4a900aRCRD>



En aplicación de los principios de transparencia y participación se han seguido, en la elaboración de la presente norma, los trámites de consulta pública previa, audiencia e información pública para asegurar la transparencia y participación tanto de la ciudadanía en general como de los colectivos y sectores vinculados a la movilidad en particular, siendo su texto el resultado de una amplia e intensa participación de la ciudadanía y de los sectores implicados, conforme a lo previsto en los artículos 83, 129.5 y 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (en adelante LPAC), el artículo 99.b) de la LES y los artículos 3.2.a), 16 y 18.1.d) de la Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente y los artículos 51.3.a) y 60.1 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y Participación de la Comunidad de Madrid.

El proceso de audiencia y participación activa de la ciudadanía se describe con detalle en los apartados 5.3, 5.4, 5.7 y 5.12 de la presente MAIN.

5.3 Consulta pública previa: del 23 de diciembre de 2019 al 21 de enero de 2020.

La elaboración de la ordenanza de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible fue sometida a consulta pública previa mediante Acuerdo de 19 de diciembre de 2019, la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, publicado en el BOAM de 23 de diciembre de 2019).⁴²

https://sede.madrid.es/FrameWork/generacionPDF/boam8548_2439.pdf?numeroPublicacion=8548&idSeccion=d849e596f3e1f610VgnVCM2000001f4a900aRCRD&nombreFichero=boam8548_2439&cacheKey=47&guid=31e0dd75b231f610VgnVCM2000001f4a900aRCRD&csv=true

La consulta pública previa de la modificación de la OMS se llevó a cabo por plazo de 30 días naturales, entre el 23 de diciembre de 2019 y el 21 de enero de 2020, dando cumplimiento al artículo 99.b) de la LES, los artículos 129.5 y 133 de la LPAC, conforme a las Directrices sobre consulta pública previa en el procedimiento de elaboración de las normas municipales aprobadas mediante Acuerdo de 20 de octubre de 2016 (BOAM de 25 de octubre).⁴³

Tal y como recoge la Dirección General de Participación Ciudadana, en su Informe de 7 de febrero de 2020 sobre la consulta pública previa de la "Ordenanza de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible",⁴⁴ se formularon **531 comentarios** en la web "Decide Madrid"⁴⁵ recogidos en la dirección web de dicho proceso participativo.

El debate se articuló en torno a 6 preguntas:

⁴² Al que puede accederse en el siguiente enlace:

https://sede.madrid.es/FrameWork/generacionPDF/boam8548_2439.pdf?numeroPublicacion=8548&idSeccion=d849e596f3e1f610VgnVCM2000001f4a900aRCRD&nombreFichero=boam8548_2439&cacheKey=47&guid=31e0dd75b231f610VgnVCM2000001f4a900aRCRD&csv=true

⁴³ Al que puede accederse en el siguiente enlace:

https://sede.madrid.es/FrameWork/generacionPDF/ANM2016_119.pdf?idNormativa=2e6ef23d0e918510VgnVCM2000001f4a900aRCRD&nombreFichero=ANM2016_119&cacheKey=23

⁴⁴ En el siguiente enlace se accede al citado Informe de la Dirección General de Participación Ciudadana:

<https://transparencia.madrid.es/FWProjects/transparencia/InformacionJuridica/HuellaNormativa/Ordenanzas/OrdMovilidadSostenible2020/Ficheros/InformeResultadoConsulta20200210.pdf>

⁴⁵ Al que puede accederse en el siguiente enlace:

<https://decide.madrid.es/legislation/processes/109/debate>



- a) La primera pregunta, sobre cómo debería potenciarse la movilidad peatonal e incrementar su seguridad vial en aceras y cruces de calzada registró 101 comentarios, en los que la ciudadanía se mostraba favorable a: la ampliación de las aceras, la peatonalización de calles, la ampliación de los pasos de cebra, la prioridad peatonal, otorgar más espacio al peatón especialmente en las zonas más contaminadas, y un incremento del control policial para controlar el estacionamiento indebido de vehículos que afecta a las aceras y a la movilidad peatonal.
- b) La segunda pregunta, sobre cómo podría incrementarse la seguridad vial de los medios de movilidad que menor protección ofrecen a sus usuarios (bicicletas, VMP, entre otros) registró 119 comentarios, en los que la ciudadanía se mostraba favorable a: extender "Madrid Central" hasta la M30, disminuir la cantidad de coches en circulación dentro de la zona de la M30 y limitar la velocidad de circulación dentro de dicha zona, impedir la entrada en dicha zona de los automóviles con una sola persona, incrementar la vigilancia automática de las infracciones para evitar la superación de los límites de velocidad y saltarse semáforos en rojo; destinar un carril al uso exclusivo de las bicicletas en las calles con tres carriles o más; promocionar el uso de la bici mediante la construcción de una red de carriles segregados de protección como en Holanda.
- c) La tercera pregunta, sobre cómo debería limitarse la circulación y el estacionamiento de los vehículos más contaminantes, registró 82 comentarios, en los que la ciudadanía se mostraba favorable a: ampliar "Madrid Central" y el SER; clasificar los vehículos según sus emisiones reales y no conforme a las etiquetas de la DGT; permitir la entrada en "Madrid Central" de los vehículos con clasificación ambiental "C" con dos o más ocupantes; restringir el tráfico no solo en Madrid Central" sino en todo el interior de la M-30.
- d) La cuarta pregunta, sobre cómo podría potenciarse el uso de los vehículos eléctricos y hacer más sostenible la movilidad urbana, registró 84 comentarios, en los que la ciudadanía se mostraba favorable a: instalar cargadores eléctricos en todas las calles de la zona SER y en los aparcamientos públicos; obligar a las empresas de un determinado número de trabajadores a disponer de puntos de recarga eléctrica de vehículos; que los puntos de recarga dispongan de datáfono para pagar con tarjeta y no tener que instalar multitud de APPs para poder pagar.
- e) La quinta pregunta, sobre cómo podría transformarse la Administración municipal para simplificar y agilizar su gestión y ofrecer una información más accesible y transparente en materia de movilidad urbana, registró 47 comentarios, en los que la ciudadanía se mostraba favorable a: la unificación de todo el transporte público en una única plataforma mediante la colaboración de todas las Administraciones Públicas; facilitar la denuncia particular telemática de infracciones de tráfico, incluso mediante una APP; ampliar el horario de la Oficina especializada del Servicio de Estacionamiento Regulado SER, Madrid Central y Biciregistro.
- f) La sexta y última pregunta, sobre qué infraestructuras de transporte crees que serían necesarias para mejorar la circulación y hacer más sostenible la movilidad urbana, registró 98 comentarios, en los que la ciudadanía se mostraba favorable a: ampliar los carriles bus y reforzar el servicio de la EMT; crear una red ambiciosa de carriles bici segregados; crear una red de transporte en el exterior de la M-30, una M-35 con metro o tranvía; incrementar el servicio de metro, incrementar los puntos de interconexión con las líneas de la periferia y la creación de una segunda línea circular.



5.4 Trámite de audiencia general mediante presentación de alegaciones:

Conforme a lo previsto en el artículo 133 de la LPAC la consulta pública previa se lleva a cabo mediante la participación ciudadana a través del portal web municipal de participación. Sin perjuicio de ello, de forma complementaria y adicional, los ciudadanos, las asociaciones y empresas de todos los sectores vinculados a la movilidad o que podían verse afectados por la norma, presentaron 70 escritos en los registros municipales de los distintos sectores implicados en la movilidad urbana que agrupados suponen un documento de 806 páginas.

El elevado número de los escritos presentados constituye una elevada participación activa de la sociedad civil en la elaboración de esta ordenanza, y suponen *de facto* la realización de un trámite imprevisto e informal de audiencia activa de la ciudadanía y de todo tipo de asociaciones, colectivos y sectores sociales y económicos, de persona tanto físicas como jurídicas, al margen del proceso formal de consulta pública previa, que conforme a su regulación legal, se circunscribe a la participación a través del portal municipal "Decide Madrid".

Entre los 70 escritos presentados ante el Ayuntamiento de Madrid con ocasión de la consulta pública previa, además de los 48 escritos presentados por ciudadanos particulares cuyo nombre se omite al objeto de proteger sus datos personales (44 en defensa de "Madrid Central" y cuatro sobre asuntos diversos como el Taxi y las VTC), formularon alegaciones los siguientes 22 colectivos:

NÚMERO ORDINAL	FECHA DE ENTRADA	SUJETO PARTICIPANTE
1	20/01/2020	CLUB DE DEBATES URBANOS
2	20/01/2020	ASOCIACIÓN PEDALIBRE
3	20/01/2020	ASOCIACIÓN DE VECINOS CAVAS-LA LATINA
4	20/01/2020	ASOCIACIÓN VIANDANTES A PIE
5	22/01/2020	ASOCIACIÓN DE USUARIOS DE VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL
6	21/01/2020	ASOCIACIÓN PARQUE SÍ EN CHAMBERÍ
7	21/01/2020	ANESDOR, ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESAS DEL SECTOR DOS RUEDAS
8	14/01/2020	COFM, COLEGIO OFICIAL DE FARMACÉUTICOS DE MADRID
9	21/01/2020	SOS MALASAÑA
10	21/01/2020	ASOCIACIÓN DE VECINOS DEL BARRIO DE LAS LETRAS
11	-	ASOCIACIÓN COLECTIVO CIUDADANO DE URBANISMO CORAZÓN VERDE DE CHAMBERÍ
12	21/01/2020	ASOCIACIÓN GREENPEACE ESPAÑA
13	-	ASOCIACIÓN DE VECINOS OPERA AUSTRIAS

Información de Firmantes del Documento



14	21/01/2020	PLATAFORMA EN DEFENSA DE MADRID CENTRAL
15	21/01/2020	ASOCIACIÓN DE VECINOS DE CHUECA
16	21/01/2020	ASOCIACIÓN VECINAL SOL Y BARRIO DE LAS LETRAS
17	23/01/2020	ASOCIACIÓN ÉLITE TAXI MADRID
18	07/02/2020	CEIM, CONFEDERACION EMPRESARIAL DE MADRID-CEOE
19	-	ANGED, ASOCIACIÓN NACIONAL DE GRANDES EMPRESAS DE DISTRIBUCIÓN
20	-	CARNIMAD, CARNICEROS Y CHARCUTEROS DE MADRID
21	-	CONFEBUS
22	-	UNO, ORGANIZACIÓN EMPRESARIAL DE LOGÍSTICA Y TRANSPORTE

NOTA. En las alegaciones y escritos presentados a través de sede electrónica no es visible en el resguardo la fecha de presentación de los documentos, por lo que figuran en la columna "FECHA ENTRADA" con un "-".

Conforme a la LPAC la valoración de estos escritos no debe figurar en informe alguno, al formalizarse al margen de la normativa de la consulta pública previa -que no exige contestación administrativa- y emitirse anticipadamente respecto del trámite de información pública. Sin perjuicio de ello su contenido ha sido tenido en cuenta y se ha considerado durante el proceso de redacción de la propuesta normativa.

5.5 Proceso de redacción de la propuesta normativa por el órgano directivo promotor.

La redacción del texto del anteproyecto comenzó en enero de 2020 y se ha llevado a cabo por personal técnico jurídico bajo la dirección y el impulso de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación. En los trabajos de redacción pueden distinguirse dos fases distintas:

1ª) En la primera fase, exclusivamente técnica, se llevaron a cabo varias reuniones técnicas, entre enero y marzo de 2020, en la que participaron personal técnico y jurídico de:

- a) La Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, concretamente de las siguientes Subdirecciones Generales: Regulación de la Circulación y del Taxi; Régimen Jurídico y Autorizaciones; Agentes de Movilidad; y Gestión de Multas de Circulación.
- b) La Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental, concretamente de las siguientes Subdirecciones Generales: de Movilidad; Sostenibilidad; y Energía y Cambio Climático.
- c) La Dirección General de Planificación e Infraestructuras de la Movilidad, concretamente de las siguientes Subdirecciones Generales: Planificación de la Movilidad y transportes; y Gestión de Aparcamientos.
- d) La Subdirección General de Análisis y Evaluación de la Coordinación General de Movilidad.
- e) La Secretaría General Técnica de Medio Ambiente y Movilidad.
- f) La Dirección General de Policía Municipal de Madrid.



Además de las reuniones generales, bajo el impulso de la Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, se celebraron reuniones sobre los distintos ámbitos materiales objeto de la presente ordenanza, del equipo redactor con los responsables técnicos competentes en cada materia específica, destacando la colaboración, sin menoscabo del resto de participantes, de la Subdirectora General de Movilidad y de sus Departamentos de Régimen Jurídico y Técnico del Contrato Integral de Movilidad; de la Subdirección General de Análisis y Evaluación; de la Consejera Técnica de la Secretaría General Técnica; del Subdirector General de Regulación de la Circulación y del Taxi; de la Unidad de Análisis Vial y Urbano de la Policía Municipal; del Subdirector General de Gestión de Multas de Circulación; y de la Subdirección General de Planificación de la Movilidad y Transportes.

2ª) En la segunda fase, técnica y decisoria, se han llevado a cabo reuniones con una periodicidad prácticamente semanal entre abril y diciembre de 2020, de los siguientes órganos superiores y directivos:

- a) El Delegado del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad.
- b) El Coordinador General de Movilidad.
- c) El Coordinador General de Medio Ambiente.
- d) El Secretario General Técnico de Medio Ambiente y Movilidad.
- e) La Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación.
- f) El Director General de Sostenibilidad y Control Ambiental.
- g) La Directora General de Planificación e Infraestructuras de Movilidad.

Los citados órganos superiores y directivos estuvieron asistidos por: la Jefa de Gabinete de Medio Ambiente y Movilidad; la Jefa de Prensa de Medio Ambiente y Movilidad; la Subdirectora General de Análisis y Evaluación; y el Asesor técnico de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación.

5.6 Circulación por el Ayuntamiento de Madrid del primer borrador de anteproyecto en agosto - septiembre de 2020.

En fecha 28 de agosto de 2020 la Secretaría General de Medio Ambiente y Movilidad circuló el primer borrador de anteproyecto de ordenanza de modificación de la OMS. La finalidad de dicho trámite, no reglado, era la de lograr la mayor participación técnica en la redacción del anteproyecto al objeto de lograr su mayor acierto regulatorio.

Durante el citado trámite informal, que inicialmente estaba previsto que finalizara el 11 de septiembre de 2020 (diez días hábiles) y que finalmente se extendió durante 38 días naturales finalizando el 5 de octubre de 2020, se recibieron 44 escritos de observaciones.

NÚMERO ORDINAL	ÓRGANO EMISOR	ÁREA DE GOBIERNO / DISTRITO	FECHA DE EMISIÓN
1	Dirección General del Parque Tecnológico de Valdemingómez	Medio Ambiente y Movilidad	01/09/2020
2	SGT_Coordinación General de la Alcaldía	Medio Ambiente y Movilidad	07/09/2020
3	Dirección General de Gestión del Agua y Zonas Verdes	Medio Ambiente y Movilidad	08/09/2020



17PEQ23016DDBN2G

NÚMERO ORDINAL	ÓRGANO EMISOR	ÁREA DE GOBIERNO / DISTRITO	FECHA DE EMISIÓN
4	Secretaría General Técnica	Familias, Igualdad y Bienestar Social	03/09/2020
5	Dirección General de Conciliación y Cooperación Institucional para la Igualdad de Oportunidades	Familias, Igualdad y Bienestar Social	09/09/2020
6	Dirección General de Prevención y Atención frente a la violencia de género	Familias, Igualdad y Bienestar Social	10/09/2020
7	Secretaría General Técnica	Cultura, Turismo y Deportes	11/09/2020
8	Dirección General de Patrimonio Cultural	Cultura, Turismo y Deportes	FIRMA INVISIBLE
9	Secretaría General Técnica	Economía, Innovación y Empleo	11/09/2020
10	Instituto Municipal de Consumo	Economía, Innovación y Empleo	09/09/2020
11	Dirección General de Innovación y Emprendimiento	Economía, Innovación y Empleo	11/09/2020
12	Secretaría General Técnica	Portavoz, Seguridad y Emergencias	11/09/2020
13	Organismo autónomo Madrid Salud	Portavoz, Seguridad y Emergencias	08/09/2020
14	Empresa Municipal de Servicios Funerarios y Cementerios de Madrid	Portavoz, Seguridad y Emergencias	11/09/2020
15	Secretaría General Técnica	Vicealcaldía	11/09/2020
16	Dirección General de Atención a la Ciudadanía	Vicealcaldía	11/09/2020
17	Dirección General de Coordinación Territorial y Descentralización	Vicealcaldía	11/09/2020
18	Dirección General de Transparencia. <i>Informe inicial</i>	Vicealcaldía	11/09/2020
19	Dirección General de Cooperación y Ciudadanía Global	Vicealcaldía	11/09/2020
20	Distrito Carabanchel	Distrito Carabanchel	11/09/2020
21	Distrito Retiro	Distrito Retiro	11/09/2020



Información de Firmantes del Documento



NÚMERO ORDINAL	ÓRGANO EMISOR	ÁREA DE GOBIERNO / DISTRITO	FECHA DE EMISIÓN
22	Distrito Tetuán	Distrito Tetuán	11/09/2020
23	Distrito Villaverde	Distrito Villaverde	11/09/2020
24	Distrito Fuencarral-El Pardo	Distrito Fuencarral-El Pardo	11/09/2020
25	Dirección General de Servicios de Limpieza y Residuos	Medio Ambiente y Movilidad	11/09/2020
26	Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental	Medio Ambiente y Movilidad	11/09/2020
27	Empresa Municipal de Transportes de Madrid, S.A.	Medio Ambiente y Movilidad	11/09/2020
28	Secretaría General Técnica	Hacienda y Personal	14/09/2020
29	Agencia Tributaria de Madrid. <i>Informe inicial</i>	Hacienda y Personal	08/09/2020
30	Agencia Tributaria de Madrid. <i>Informe complementario</i>	Hacienda y Personal	10/09/2020
31	Dirección General de Costes y Gestión de Personal	Hacienda y Personal	10/09/2020
32	Dirección General de Contratación y Servicios	Hacienda y Personal	11/09/2020
33	Secretaría General Técnica	Obras y Equipamientos	14/09/2020
34	Subdirección General de Planificación de la Movilidad y del Transporte	Medio Ambiente y Movilidad	14/09/2020
35	Subdirección General de Aparcamientos	Medio Ambiente y Movilidad	14/09/2020
36	Dirección General de Transparencia. <i>Informe adicional</i>	Vicealcaldía	15/09/2020
37	Distrito Moncloa-Aravaca	Distrito Moncloa-Aravaca	15/09/2020
38	Distrito Salamanca	Distrito Salamanca	15/09/2020
39	Subdirección General de Agentes de Movilidad	Medio Ambiente y Movilidad	16/09/2020
40	Secretaría General Técnica	Desarrollo Urbano	18/09/2020



Información de Firmantes del Documento



NÚMERO ORDINAL	ÓRGANO EMISOR	ÁREA DE GOBIERNO / DISTRITO	FECHA DE EMISIÓN
41	Dirección General de Organización y Régimen Jurídico	Coordinación General de la Alcaldía	28/09/2020
42	Dirección General de Planificación e Infraestructuras del Transporte. <i>Informe adicional</i>	Medio Ambiente y Movilidad	29/09/2020
43	Subdirección General de Agentes de Movilidad	Medio Ambiente y Movilidad	04/10/2020
44	Subdirección General de Agentes de Movilidad	Medio Ambiente y Movilidad	05/10/2020

5.7 Trámite cualificado de audiencia a los sectores afectados por la norma del 1 al 17 de diciembre de 2020:

En el mes de diciembre de 2020, se convocaron 10 reuniones mediante las cuales se concedió, conforme a lo previsto en el artículo 133.2 de la LPAC, trámite de audiencia cualificada a todos los sectores vinculados a la movilidad urbana y afectados por la propuesta normativa, incluyendo algunas organizaciones o asociaciones legalmente reconocidas para la presentación de las personas cuyos derechos e intereses legítimos pudieran verse afectados por la norma:

- a) el 1 de diciembre se celebraron dos reuniones distintas, una sobre VMP y otra sobre bicicletas;
- b) el día 2 sobre vehículos turismo destinados a su arrendamiento de corta duración sin conductor y sin base fija;
- c) el día 9 se abordó la distribución urbana de mercancías, las mudanzas y el transporte de mercancías peligrosas en la que participaron distintos representantes del Comité Madrileño de Transporte por Carretera (CMTCC) sección mercancías;
- d) el día 10 se analizó el impacto de la movilidad sobre el sector de los hoteles, la restauración y el ocio;
- e) el día 14 se dio audiencia a sector de los garajes y aparcamientos de uso rotacional;
- f) el día 15 se abordó la regulación de las personas con movilidad reducida y todo lo relativo a la accesibilidad universal, así como la regulación de la movilidad de la ciudad de Madrid en relación con otros municipios de la Comunidad de Madrid a través de la representación institucional de la Federación de Municipios de la Comunidad de Madrid;
- g) los días 15 y 16 se celebraron sendas reuniones en las que se analizó la afeción de la propuesta normativa en materia de movilidad eléctrica, con reuniones con el sector de la distribución y comercialización de electricidad y gas para automoción (GNC y GLC);
- h) por último, el día 17 de diciembre de 2020 se convocó formalmente la Mesa de la Movilidad, en la que participaron representantes de otras Administraciones Públicas (la Policía Municipal de Madrid; el Consorcio Regional de Transporte de la Comunidad de



17PEQ23016DDBN2G

Madrid; sectores económicos institucionales (Cámara de Comercio de Madrid, CEIM-CEO), del ámbito de la movilidad de los fabricantes de vehículos (ANFAC la Asociación de Fabricantes de Automóviles y Camiones), del transporte de viajeros (Confederación Española de Transporte en Autobús, que forma parte del Comité Madrileño de Transporte por Carretera, sección viajeros), los autónomos (Unión Interprofesional de la Comunidad de Madrid); el sector asociativo ciudadana (FRAVM, la Federación Regional de Asociaciones Vecinales de Madrid); y la Academia (Universidad Rey Juan Carlos).

A continuación se relacionan en la siguiente tabla los sujetos (administraciones e instituciones, asociaciones, patronales) que participaron activamente en el trámite cualificado de audiencia y participación en la elaboración de la propuesta normativa:

SECTOR PATINETES	
Día: 01.12.2020 a las 12:15 h	
AUVMP, Asociación de Usuarios de Vehículos de Movilidad Personal ([REDACTED])	
Acciona Mobility, S.A. ([REDACTED])	
Bird Rides Spain, S.L. ([REDACTED])	
MOVO, Mobilitas Futurus, S.L ([REDACTED])	<u>NO PARTICIPA</u>
Lime Technology, S.L. ([REDACTED] t)	
UBER, Jump Bicycles Spain, S.L. ([REDACTED])	<u>NO PARTICIPA</u>
ADIGITAL, Asociación Española de Economía Digital (D [REDACTED])	
Ridedott ([REDACTED])	
Ciclonic ([REDACTED])	
SECTOR BICICLETAS	
Día: 01.12.2020 a las 16:45 h	
ACP, Asociación de Ciclistas Profesionales ([REDACTED])	
Asociación Madrid Ciclista ([REDACTED])	
Asociación Pedalibre ([REDACTED])	
Federación Madrileña de Ciclismo ([REDACTED])	
Alcaldía Bicicleta ([REDACTED])	
ConBici ([REDACTED])	
Greenpeace Madrid ([REDACTED])	
Biciheart ([REDACTED])	
Biciclistas Montserrat ([REDACTED])	



17PEQ23016DDBN2G

BiciSigleras (D. Enric. Colegio Siglo XXI)
Bicilineal ([REDACTED]) <u>NO PARTICIPA</u>
Moratacleta ([REDACTED])
Bicillecas ([REDACTED])
Plataforma Carril Bici Castellana ([REDACTED]) <u>NO PARTICIPA</u>
Madrid en Bici ([REDACTED])
SECTOR CAR-SHARING Día: 02.12.2020 a las 18:15 h
AVCE, Asociación Vehículo Compartido Española ([REDACTED])
SHARE Now ([REDACTED])
ZITY ([REDACTED])
WIBLE ([REDACTED])
EMOV ([REDACTED]) <u>NO PARTICIPA</u>
SECTOR MERCANCÍAS Día: 09.12.2020 a las 17:30 h
FENADISMER, Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España ([REDACTED])
TRADISMA, Asociación de Transportes Discrecionales de Mercancías ([REDACTED]) <u>NO PARTICIPA</u>
AECOC, Asociación de Fabricantes y Distribuidores ([REDACTED])
CMTC, Comité Madrileño de Transporte por Carretera ([REDACTED])
AEDISMA, Asociación de Empresas de Distribución de la Comunidad de Madrid ([REDACTED]) <u>NO PARTICIPA</u>
AET, Asociación Española de Transporte ([REDACTED]) <u>NO PARTICIPA</u>
CITET, Centro de Innovación para la Logística y el Transporte de Mercancías ([REDACTED])
ATA-MADRID, Asociación de Trabajadores Autónomos ([REDACTED])
ATRADICE, Asociación de Empresas de Transportes de la Región Centro ([REDACTED]) <u>NO PARTICIPA</u>
CETM, Confederación Española de Transporte de Mercancías ([REDACTED])
ACTE, Asociación de Centros de Transporte y Logística de España ([REDACTED])
UNO Logística ([REDACTED])
Federación Europea de Transportes y Medio Ambiente ([REDACTED])



Información de Firmantes del Documento



VIRGINIA TORRES LIROLA - SUBDIRECTORA GENERAL DE AGENTES DE MOVILIDAD
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO
URL de Verificación: https://intranet.munimadrid.es:8090/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCove.do

Fecha Firma: 19/08/2021 15:34:52
Fecha Firma: 19/08/2021 17:35:11
CSV : 17PEQ23016DDBN2G





SECTOR ASOCIATIVO Día: 10.12.2020 a las 17:45 h
AEHM, Asociación Empresarial Hotelera de Madrid ([REDACTED])
ANMS, Asociación Nacional de Movilidad Sostenible ([REDACTED])
AEDIVE, Asociación Empresarial para el Desarrollo e Impulso de la Movilidad Eléctrica ([REDACTED]) <u>NO PARTICIPA</u>
Asociación de Hostelería Madrid "La Viña" ([REDACTED]) <u>EXCUSA SU ASISTENCIA</u>
SECTOR APARCAMIENTOS Día: 14.12.2020 a las 18:30 h
ASESGA, Asociación Española de Aparcamientos y Garajes ([REDACTED])
CAF, Colegio de Administradores de Fincas de Madrid ([REDACTED]) <u>NO PARTICIPA</u>
FEDERACIONES Día: 15.12.2020 a las 12:00 h
FEMP, Federación Española de Municipios y Provincias ([REDACTED]) <u>EXCUSADA ASISTENCIA</u>
FMM, Federación de Municipios de Madrid ([REDACTED])
CERMI, Comité de Entidades Representantes de Personas con Discapacidad ([REDACTED])
FAMMA, Federación de Asociaciones de Personas con Discapacidad Física y Orgánica ([REDACTED])
SECTOR DISTRIBUIDORAS ELECTRICIDAD Día: 15.12.2020 a las 16:00 h
NATURGY - UFD Distribución Electricidad, S.A. ([REDACTED])
I-DE Iberdrola Distribución ([REDACTED])
SECTOR COMERCIALIZADORAS ELECTRICIDAD Día: 16.12.2020 a las 16:30 h
NATURGY ([REDACTED])
IBERDROLA COMERCIAL ([REDACTED])
ENDESA ([REDACTED])
FERROVIAL SERVICIOS ([REDACTED])
REPSOL ([REDACTED])
CEPSA ([REDACTED])

Información de Firmantes del Documento





MESA DE MOVILIDAD	
Día: 17.12.2020 a las 16:30 h	
Jefatura de la Comisaria de Seguridad Vial de la Policía Municipal ([REDACTED])	
Jefatura de la Unidad de Análisis Vial y Urbano de la Policía Municipal ([REDACTED])	
Cámara Oficial de Comercio, Industria y Servicios de Madrid ([REDACTED])	
CEIM, Confederación Empresarial de Madrid-CEOE ([REDACTED])	
FRAVM, Federación Regional de Asociaciones Vecinales de Madrid ([REDACTED]) <u>NO PARTICIPA</u>	
ECODES, Fundación Ecología y Desarrollo ([REDACTED])	
ANFAC, Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones ([REDACTED])	
ANESDOR, Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas ([REDACTED]) <u>NO PARTICIPA</u>	
CRTM, Consorcio Regional de Transportes ([REDACTED])	
UICM, Unión Interprofesional de la Comunidad de Madrid ([REDACTED])	
Universidad Rey Juan Carlos ([REDACTED]) <u>NO PARTICIPA</u>	
CONFEBUS, Confederación Española de Transporte en Autobús ([REDACTED])	

A resultas de dichas reuniones, los distintos sectores sociales y económicos, tanto aquellos que participaron activamente en las reuniones como aquellos que no lo hicieron por distintas circunstancias, se recibieron en el Ayuntamiento de Madrid los siguientes escritos de alegaciones que conforman, en alguno casos de forma complementaria a las reuniones y en muchos otros al margen de las reuniones, un elemento adicional de audiencia cualificada y de participación activa de la ciudadanía en la elaboración del proyecto normativo:

NÚMERO ORDINAL	FECHA ENTRADA	SUJETO PARTICIPANTE
1	01/12/2020	RIDEDOTT
2	09/12/2020	ASOCIACIÓN MADRID CICLISTA
3	14/12/2020	ANESDOR, Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas
4	17/12/2020	ASOCIACIÓN PEDALIBRE

Información de Firmantes del Documento



5	18/12/2020	ASESGA, Asociación Española de Aparcamientos y Garajes
6	18/12/2020	INDIGO INFRA ESPAÑA, S.A.
7	22/12/2020	CEPSA, Compañía Española de Petróleos S.A.
8	29/12/2020	ASEVAL, Asociación Empresarial de Alquiler de vehículos con y sin conductor de Madrid
9	08/01/2021	NATURGY-UFD Distribución Electricidad, S.A.
10	11/01/2021	CMTC, Comité Madrileño de Transporte por Carretera
11	13/01/2021	CONFEBUS MADRID
12	13/01/2021	AEHM, Asociación Empresarial Hotelera de Madrid
13	13/01/2021	LA ÚNICA -Asociación Madrileña de Empresarios de Alimentación y Distribución
14	18/02/2021	CITET - Centro de Innovación para la Logística y Transporte de Mercancías

Como consecuencia, tanto de la consulta y audiencia a las diversas asociaciones representativas de los intereses que pudieran verse afectados por la aprobación de esta ordenanza, incluyendo tanto las reuniones como los escritos presentados se han llevado a cabo las siguientes modificaciones:

- Exigencia de cascos certificados para la circulación de bicicletas y VMP sin perjuicio de la inclusión de los cascos homologados mientras se produce la homologación que hasta ahora no se ha producido.
- Exigencia de que los vehículos de las personas con movilidad reducida (PMR) den de alta sus vehículos para poder obtener la autorización de acceso a "Madrid ZBE" y a las ZBEDEP "Distrito Centro" y "Plaza Elíptica", con objeto de facilitar el ejercicio de sus derechos, especialmente de los PMR de cualquier otro municipio de España o los europeos que visiten la ciudad.
- Prohibición del estacionamiento, en las plazas municipales situadas en la banda de estacionamiento de las vías públicas dotadas de sistemas de recarga eléctrica, de vehículos que no cumplan los requisitos de estar clasificados como CERO emisiones y disponer de un motor eléctrico dotado de una batería recargable.
- Determinación del órgano al que deben dirigirse las solicitudes de innovación tecnológica en materia de movilidad y circulación para facilitar la relación de la ciudadanía y los distintos sectores económicos con la Administración.
- Se da una nueva redacción a la prohibición de ocupar, por bicis, VMP y motos de arrendamiento sin conductor de corta duración y sin base fija del 50% de la capacidad de las reservas municipales específicas para los citados tipos de vehículos.

Información de Firmantes del Documento



5.8 Informes de observaciones emitidos a resultados de la circulación del proyecto normativo por las Áreas de Gobierno y los Distritos:

En fecha 29 de enero de 2021 la Secretaría General Técnica del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad circula el Anteproyecto por todas las áreas de Gobierno y Distritos del Ayuntamiento de Madrid, emitiéndose los siguientes informes:

NÚMERO ORDINAL	ÓRGANO EMISOR	ÁREA DE GOBIERNO / DISTRITO	FECHA DE EMISIÓN
1	Dirección General del Parque Tecnológico de Valdemingómez	Medio Ambiente y Movilidad	01/02/2021
2	Dirección General de Servicios de Limpieza y Residuos	Medio Ambiente y Movilidad	03/02/2021
3	Dirección General de Gestión del Agua y Zonas Verdes	Medio Ambiente y Movilidad	09/02/2021
4	Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental	Medio Ambiente y Movilidad	09/02/2021
5	Dirección General de Planificación e Infraestructuras del Transporte	Medio Ambiente y Movilidad	12/02/2021
6	Subdirección General de Salud Pública	Portavoz, Seguridad y Emergencias	02/02/2021
7	Secretaría General Técnica	Coordinación General de la Alcaldía	05/02/2021
8	IAM, Informática del Ayuntamiento de Madrid	Coordinación General de la Alcaldía	16/02/2021
9	Secretaría General Técnica	Portavoz, Seguridad y Emergencias	05/02/2021
10	Secretaría General Técnica	Vicealcaldía	09/02/2021
11	Área Delegada de Internacionalización y Cooperación	Vicealcaldía	09/02/2021
12	Oficina del Secretario de la Junta de Gobierno	Vicealcaldía	09/02/2021
13	Dirección General de Participación Ciudadana, la de Coordinación Territorial y Desconcentración, y la de Atención a la Ciudadanía	Vicealcaldía	12/02/2021
14	Dirección General de Transparencia	Vicealcaldía	12/02/2021



Información de Firmantes del Documento



NÚMERO ORDINAL	ÓRGANO EMISOR	ÁREA DE GOBIERNO / DISTRITO	FECHA DE EMISIÓN
15	Junta Municipal de Distrito Moncloa-Aravaca	Distrito Moncloa-Aravaca	12/02/2021
16	Secretaría General Técnica	Cultura, Turismo y Deportes	09/02/2021
17	Secretaría General Técnica	Hacienda y Personal	09/02/2021
18	Dirección General de Contratación y Servicios	Hacienda y Personal	08/02/2021
19	Dirección General de Costes y Gestión de Personal	Hacienda y Personal	09/02/2021
20	Agencia Tributaria Madrid	Hacienda y Personal	09/02/2021
21	Secretaría General Técnica	Obras y Equipamientos	11/02/2021
22	Secretaría General Técnica	Familias, Igualdad y Bienestar Social	10/02/2021
23	Dirección General de Familias, Infancia, Educación y Juventud	Familias, Igualdad y Bienestar Social	10/02/2021
24	Dirección General de Conciliación y Cooperación Institucional para la Igualdad de Oportunidades	Familias, Igualdad y Bienestar Social	10/02/2021
25	Secretaría General Técnica	Desarrollo Urbano	16/02/2021
26	Dirección General de Planeamiento Urbano	Desarrollo Urbano	16/02/2021

El análisis de las observaciones formuladas y las modificaciones realizadas en el Anteproyecto o la MAIN a resultas de aquellas se describen en el Informe de la Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, de febrero de 2021.

5.9 Informes facultativos solicitados durante el proceso de elaboración de la propuesta normativa.

1.- Informe facultativo solicitado a “Madrid Salud” (no preceptivo) sobre la protección de la salud por las medidas medioambientales y de seguridad vial incluidas en la propuesta.

Mediante NSI de 9 de febrero de 2021 se solicita a la Gerencia de Madrid Salud, por la Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación del Área de Gobierno de Medio Ambiente, informe facultativo sobre valoración de la creación de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” y las ZBEDEP “Distrito Centro” y “Plaza Elíptica” desde de la perspectiva de la salud pública.



Mediante NSI de 4 de marzo de 2021 la Gerencia de Madrid Salud responde a dicha solicitud, remitiendo el Informe del Departamento de Salud Ambiental de la Subdirección General de Salud Pública sobre los efectos en la salud ocasionados por la contaminación atmosférica actualizado a fecha 19 de febrero de 2021.

2.- Informes no preceptivos solicitados facultativamente a la Comunidad de Madrid.

En fecha 29 de enero de 2021 se solicita por la Secretaría General Técnica del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid informe facultativo a las siguientes Consejerías de la Comunidad de Madrid en atención a sus competencias en materia de salud pública y sanidad, medio ambiente y calidad del aire, transportes, movilidad y carreteras, discapacidad, accesibilidad universal y administración local:

- 1) Consejería de Sanidad, por las competencias en materia de salud pública. Mediante escrito del Secretario General Técnico de la Consejería de Sanidad, de 12 de febrero de 2021, se remite el Informe de la Dirección General de Salud Pública en fecha 10 de febrero de 2021.
- 2) Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Sostenibilidad por las competencias en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente en el ámbito autonómico. Se emite por la Secretaría General de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Sostenibilidad en fecha 9 de febrero de 2021
- 3) Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructura, por sus competencias en materia de transporte terrestres por carreteras que no excedan del ámbito territorial de la Comunidad Madrid. La Secretaría General Técnica de la Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructura remite en fecha 17 de febrero de 2021 las observaciones del CRTM, adscrito a la citada Consejería, por lo que tácitamente responde no tener observaciones que formular adicionales a las del CRTM remitidas.
- 4) Consejería de Vivienda y Administración Local, por sus competencias en materia de accesibilidad y de administración local de la Comunidad Madrid. Mediante escrito de 9 de marzo de 2021 el Secretario General Técnico de la Consejería de Vivienda y Administración Local contesta que: *"consultadas las Direcciones Generales y Organismos dependientes, se informa que no se realizan observaciones al contenido de la norma"*.
- 5) Consorcio Regional de Transportes Regulares de la Comunidad Madrid. Se emite por la Gerencia del CRTM en fecha 9 de febrero de 2021.

NÚMERO ORDINAL	ÓRGANO EMISOR	CONSEJERÍA / OO.AA.	FECHA DE EMISIÓN
1	Subdirección General de Higiene, Seguridad Alimentaria y Ambiental de la Dirección General de Salud Pública	CONSEJERÍA DE SANIDAD	10/02/2021
2	Secretaría General Técnica (Área de Régimen Jurídico)	CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y SOSTENIBILIDAD	09/02/2021



3	Consortio Regional de Transportes	CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES	09/02/2021
4	Secretaría General Técnica. Consortio Regional de Transportes	CONSEJERÍA DE TRANSPORTES, MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS	17/02/2021
5	Departamento de Salud Ambiental de la Subdirección General de Salud Pública	MADRID SALUD	19/02/2021
6	Secretaría General Técnica (Área de Régimen Jurídico y Desarrollo Normativo)	CONSEJERÍA DE VIVIENDA Y ADMINISTRACIÓN LOCAL	08/03/2021

El análisis de las observaciones formuladas por los citados Informes facultativos de la Comunidad de Madrid y las modificaciones realizadas en el Anteproyecto o la MAIN a resultas de éstos se describen en el Informe de la Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, de febrero de 2021, excepto las incluidas en el Informe de Madrid Salud de 19 de febrero de 2021 que fue recibido en fecha 4 de marzo de 2021, cuando ya se habían solicitado los primeros informes preceptivos, por lo que las modificaciones se incluyeron en el informe de modificaciones realizadas a raíz de los informes preceptivos.

5.10 Informes preceptivos solicitados durante el proceso de elaboración de la propuesta normativa.

1.- Informe preceptivo de la Dirección General de Transparencia y Calidad.

En fecha 24 de marzo de 2021 se recibe el “Informe de la Dirección General de Transparencia y Calidad, de 23 de marzo de 2021, de protección de datos al Anteproyecto de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible” emitido en su calidad de Delegado de Protección de Datos conforme a lo previsto en el apartado 9º.1.5.r) del Acuerdo de la Junta de Gobierno de 27 de junio de 2019, de organización y competencias del Área de Gobierno de Vicealcaldía, por el que se delega en dicho Centro Directivo informar los proyectos normativos del Ayuntamiento que comporten tratamiento de datos o deban incluir medidas de seguridad de la información.

El informe analiza el proyecto normativo desde la perspectiva del cumplimiento del Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de abril de 2016 relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE, destacando la inclusión de una disposición adicional tercera relativa a la protección de datos de carácter personal y concluyendo, en su calidad de Delegado de Protección de Datos del Ayuntamiento de Madrid que:

“Se informa favorablemente el Anteproyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018”.

2.- Informe preceptivo de la Agencia Tributaria de Madrid.

En fecha 23 de marzo de 2021 se recibe el “Informe preceptivo del artículo 31.3 de las Bases de Ejecución del Presupuesto del Ayuntamiento de Madrid, en relación con el borrador de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible” de la Agencia Tributaria de Madrid.



La Agencia Tributaria de Madrid identifica un impacto positivo:

En materia de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas zonas de la Capital, por la creación de la tasa dinámica del SER (recargos de la tasa cuando el dióxido de nitrógeno supere determinados niveles el día anterior a aquel en que se va a estacionar) y la creación de las plazas de alta rotación.

En materia de la Tasa por utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público local, como consecuencia de la posibilidad de crear una Tasa por el uso de los espacios reservados para la carga y descarga de vehículos, que actualmente es gratuita, por lo que la creación de la tasa supondría un aumento de ingresos fiscales.

Asimismo la Agencia Tributaria identifica un impacto neutro en materia de la Tasa por Retirada de Vehículos de la vía pública la OMS, por cuanto el proyecto normativo contempla la gratuidad del servicio de grúa en aquellos casos en los que se produzca el accidente o avería de un vehículo en la vía pública M-30, tanto en superficie como en túneles, que impida continuar su marcha, siempre que el vehículo no pueda ser retirado por la grúa privada de su seguro. Su incorporación a la Ordenanza fiscal, concluye la Agencia Tributaria, puede *“llevar aparejada una disminución de ingresos que, en el conjunto de ingresos municipales, se estima que será irrelevante”*.

El citado Informe preceptivo informa favorablemente la propuesta normativa:

“De acuerdo con todo lo anterior, se informa favorablemente la propuesta de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, toda vez que la posible pérdida de ingresos, que afectaría, únicamente, a la Tasa por retirada de vehículos de la vía pública, tendría una escasa relevancia en el conjunto de los ingresos municipales”.

3.- Informe preceptivo de la Dirección General de Costes de Personal.

En fecha 12 de abril de 2021 se recibe el “Informe, de 12 de abril de 2021, de la Dirección General de Costes y Gestión de Personal, al Anteproyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de febrero de 2021”, previsto en el apartado 12º.1.1.d) del Acuerdo de 27 de junio de 2019, de organización y competencias del Área de Gobierno de Hacienda y Personal.

En el citado informe se señala que el Anteproyecto ha recogido en buena medida las observaciones que la Dirección General de Costes y Gestión de Personal emitió en Ni de 10 de septiembre de 2020, durante en trámite de circulación del texto a las Áreas de Gobierno y Distritos. Asimismo se formulan las siguientes consideraciones:

“La estimación de los costes de personal derivados de la aprobación y aplicación del proyecto normativo será de 1.866.975,24 euros anuales según el desglose que se acompaña.



ÓRGANO	TIPO	PERIODO	ESTIMACIÓN DE COSTES
DEL SERVICIO DEL TAXI	CREACIÓN Y MODIFICACIÓN DE RPT	ANUAL	1.081.757,68
SG DE REGIMEN JURÍDICO Y AUTORIZACIONES	CREACIÓN Y MODIFICACIÓN DE RPT	ANUAL	73.264,62
SG DE MOVILIDAD	PCT	ANUAL	527.206,56
CENTRO MUNICIPAL DE ACÚSTICA	CREACIÓN Y MODIFICACIÓN DE RPT	ANUAL	184.746,38
TOTAL ANUAL			1.866.975,24

Si bien en la documentación remitida se incluye entre las aplicaciones presupuestarias afectadas por la propuesta remitida a la 001/170/92007/14303 "Ajustes Técnicos del programa de "Gestión de Personal", se informa que el coste relativo al Capítulo I derivado de la implementación de la propuesta deberá financiarse con cargo a los créditos de la Sección 150 "Medio Ambiente y Movilidad.

A la vista de lo expuesto, en uso de las competencias atribuidas por el apartado 12º del Acuerdo de 27 de junio de 2019, de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, de organización y competencias del Área de Gobierno de Hacienda y Personal, por esta Dirección General se emite informe favorable a la modificación propuesta, siempre que la financiación de los costes de personal contemplados en la misma se realice con créditos propios del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad".

Como consecuencia de dicho Informe se modifica el apartado "6.2.3 Impacto de la aprobación de proyecto normativo en materia de medios personales" para hacer constar que la afección al presupuesto de gastos en materia de medios personales, debido a la necesidad de modificación de la relación de puestos de trabajo (RPT) y la dotación económica correspondiente a la creación de nuevos puestos así como a la aprobación de un Plan de empleo temporal (PET), será financiada bien a través de la partida de ajustes técnicos del Área de Gobierno de Hacienda y Personal, o bien con créditos disponibles del capítulo II del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad.

4.- Informe preceptivo de la Dirección General de Hacienda.

1. Informe inicial.

En fecha 22 de abril de 2021 se recibe el Informe de la Dirección General de Presupuestos, de 22 de abril de 2021 al "Anteproyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018".

El apartado "6.3. Impacto presupuestario" de la MAIN para ajustar su contenido al citado Informe de la Dirección General de Presupuestos.

2. Informe complementario.

En fecha 19 de mayo de 2021 se solicita a la Dirección General de Presupuestos, por la Secretaría General Técnica de Medio Ambiente y Movilidad, informe complementario del emitido por esa Dirección General el pasado día 22 de abril, como consecuencia de las siguientes modificaciones que afectan a los gastos inicialmente previstos que figuraban en la Memoria de Análisis de Impacto Normativo (MAIN) remitida en fecha de 3 de marzo:

- a) Los gastos de la oportuna señalización derivados del cambio de denominación de la ZBEDEP "Madrid Central" que pasa a denominarse "Distrito Centro", que ascenderían a



184.584,70 € para el presente año 2021. A tal efecto se remite la MAIN actualizada al incremento del gasto de creación de la ZBEDEP en 2021 y su repercusión en los sumatorios del resto de tablas que analizan el impacto presupuestario del proyecto normativo.

- b) La advertencia de un error en los gastos previstos como consecuencia de la implantación de Madrid ZBE, en la medida en que la MAIN inicialmente informada por la Dirección General de Presupuestos figuraban los costes de personal duplicados, al haber incluido tanto en el apartado dedicado a los costes de capítulo I del Ayuntamiento de Madrid, correctamente, como en los gastos derivados de su implantación, incorrectamente. Se remite a tal efecto un borrador actualizado a fecha 18 de mayo de 2021 de la MAIN en el que se ha corregido dicha duplicidad, disminuyéndose el coste previsto en los gastos de implantación que una vez corregidos alcanzarían la cifra de 14.391.250,00 € en el total del periodo considerado (2021-2025).

En fecha 24 de mayo se contesta a la citada Secretaría General Técnica mediante la remisión del Informe de la Dirección General de Presupuestos, de 24 de mayo de 2021, Anteproyecto de "Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018", en el que se informa lo siguiente:

"Incidencia presupuestaria

Ingresos.

Tal y como se recoge en la Memoria Inicial de Análisis de Impacto Normativo de la Ordenanza, se contemplan unos ingresos cuya estimación total para el periodo 2021-2025 asciende a 258.403.242 euros, con el siguiente desglose por conceptos y anualidades:

ESTIMACIÓN INGRESOS	2021	2022	2023	2024	2025	TOTAL
1 Sanciones por incumplimientos de acceso a "Madrid ZBE"	0	5.394.883	5.394.883	5.394.883	5.394.883	21.579.532
2 Sanciones por acceso y circulación indebida en la ZBEDEP "Distrito Centro"	45.837.288	45.837.288	45.837.288	45.837.288	45.837.288	229.186.440
3 Sanciones por acceso y circulación indebida en la ZBEDEP "Plaza Elíptica"	0	2.185.533	1.940.056	1.734.579	1.509.102	7.369.270
4 Sanciones inspecciones acústicas	0	67.000	67.000	67.000	67.000	268.000
5 Modificación de la Ordenanza Fiscal Tasa Estacionamiento Vehículos en determinadas Zonas de la Capital	Sin evaluar					
6 Modificación Ordenanza Fiscal Tasa Utilización Privativa o Aprovechamiento Especial Dominio Público Local						
7 Modificación Ordenanza Fiscal Tasa Retirada Vehículos Vía Pública						
Total	45.837.288	53.484.704	53.239.227	53.033.750	52.808.273	258.403.242

El impacto presupuestario en relación a los ingresos (los ingresos derivados de sanciones por acceso y circulación indebida en la ZBEDEP "Distrito Centro" ya están incluidos en el presupuesto 2021) es el siguiente:



17PEQ230I6DDBN2G

ESTIMACIÓN ADICIONAL INGRESOS		2021	2022	2023	2024	2025	TOTAL
1	Sanciones por incumplimientos de acceso a "Madrid ZBE"	0	5.394.883	5.394.883	5.394.883	5.394.883	21.579.532
3	Sanciones por acceso y circulación indebida en la ZBEDEP "Plaza Elíptica"	0	2.185.533	1.940.056	1.734.579	1.509.102	7.369.270
4	Sanciones inspecciones acústicas	0,00	67.000	67.000	67.000	67.000	268.000
5	Modificación de la Ordenanza Fiscal Tasa Estacionamiento Vehículos en determinadas Zonas de la Capital	Sin evaluar					
6	Modificación Ordenanza Fiscal Tasa Utilización Privativa o Aprovechamiento Especial Dominio Público Local						
7	Modificación Ordenanza Fiscal Tasa Retirada Vehículos Vía Pública						
Total		0	7.647.416	7.401.939	7.196.462	6.970.985	29.216.802

Gastos

Capítulo 1

En el apartado 6.2.3 "Impacto de la aprobación de proyecto normativo en materia de medios personales" de la Memoria Inicial de Análisis de Impacto Normativo de la Ordenanza se considera un coste total estimado para el periodo 2021-2025 de 7.199.300,62 euros. La estimación anual de los costes de personal derivados de la aprobación y aplicación del proyecto normativo se fijan en 1.866.975,24 euros, tal como se contempla en el informe de 12/4/2021 de la Dirección General de Costes y Gestión de Personal.

Otros capítulos.

En el apartado 6.3 3 "Resumen del impacto presupuestario en materia de gastos" de la Memoria Inicial de Análisis de Impacto Normativo de la Ordenanza se consideran los siguientes gastos para el periodo 2021-2025:

	GASTOS	TOTAL
1	Control accesos "Madrid ZBE"	14.391.250
2	Control accesos a la ZBEDEP "Distrito Centro"	6.048.674
3	Sist control accesos a la ZBEDEP "Plaza Elíptica"	1.900.000
4	Subvenciones mejora calidad del aire	67.500.000
5	Ampliación S.E.R.	83.950.000
6	Implantación tarifa dinámica SER	
7	Implantación sist inteligente carga y descarga	2.975.240
8	Anclajes bicicletas y VMP (*)	1.328.440,
9	Mejoras Centro Municipal Acústica	104.000
10	Implantación requisitos medioambientales de clasificación vehículos gestión directa e indirecta	
11	Campañas institucionales de información	2.000.000
Total		180.197.604

(*) Igual importe para 2030

El desglose por anualidades de estos gastos es el siguiente:



	GASTOS	2021	2022	2023	2024	2025	TOTAL	
1	Control accesos "Madrid ZBE"	3.800.000	4.115.000	3.533.750	1.971.250	971.250	14.391.250,00	
2	Control accesos a la ZBEDEP "Distrito Centro"	1.366.959	1.182.374	1.182.374	1.182.374	1.134.593	6.048.674	
3	Sist control accesos a la ZBEDEP "Plaza Elíptica"	130.000	460.000	460.000	460.000	390.000	1.900.000	
4	Subvenciones mejora calidad del aire	11.500.000	28.000.000	28.000.000	0	0	67.500.000	
5	Ampliación S.E.R.	2.450.000	8.000.000	18.500.000	25.000.000	30.000.000	83.950.000	
6	Implantación tarifa dinámica SER	Sin coste adicional						
7	Implantación sist inteligente carga y descarga	595.048	595.048	595.048	595.048	595.048	2.975.240	
8	Anclajes bicicletas y VMP (*)	0	0	1.328.440	0	0	1.328.440	
9	Mejoras Centro Municipal Acústica	104.000,00	0	0	0	0	104.000,00	
10	Implantación requisitos medioambientales de clasificación vehículos gestión directa e indirecta	Sin evaluar (Del 10% al 20% más en renovación de flotas municipales)						
11	Campañas institucionales de información	500.000	500.000	500.000	500.000	0	2.000.000	
	Total	20.446.007	42.852.422	52.771.172	29.708.672	33.090.891	180.197.604	

El impacto presupuestario de los gastos, teniendo en cuenta aquellos gastos que ya forman parte del presupuesto de 2021, es el indicado a continuación:

	IMPACTO PRESUPUESTARIO ADICIONAL EN GASTOS	2021	2022	2023	2024	2025	TOTAL	
1	Control accesos "Madrid ZBE"	3.800.000	4.115.000	3.533.750	1.971.250	971.250	14.391.250	
3	Sist control accesos a la ZBEDEP "Plaza Elíptica"	130.000	460.000	460.000	460.000	390.000	1.900.000	
4	Subvenciones mejora calidad del aire (adicional al PES sobre presupuesto 2021)		14.500.000	14.500.000	0	0	29.000.000	
5	Ampliación S.E.R.**	0	0	7.382.406	13.882.406	18.882.406	40.147.218	
8	Anclajes bicicletas y VMP(*)	0	0	1.328.440	0	0	1.328.440	
9	Mejoras Centro Municipal Acústica	104.000	0	0	0	0	104.000	
10	Implantación requisitos medioambientales de clasificación vehículos gestión directa e indirecta	Sin evaluar (Del 10% al 20% más en renovación de flotas municipales)						
11	Campañas institucionales de información	500.000	500.000	500.000	500.000	0	2.000.000	
	Total	4.534.000	19.575.000	27.704.596	16.813.656	20.243.656	88.870.908	

(*) Igual cantidad en 2030 que en 2023

(**) En el presupuesto 2021 hay presupuestado 11.117.594 € para la ampliación SER de los Lotes 1, 2, 3 y 4.

Informe

Gasto presupuestario

Los gastos por la ejecución y puesta en práctica de la Modificación de la Ordenanza tendrán aplicación, entre otros, a los Programas 133.01 "Tráfico" y 134.04 "Gestión de la Movilidad", 172.12 "Control ambiental" del Presupuesto del Área de Medio Ambiente y Movilidad y al Presupuesto de la Empresa Municipal de Transportes. En el Presupuesto para 2021, aprobado por el Pleno el 23/12/2020 las dotaciones iniciales de los programas 133.01, 134.04 y 172.12 son las siguientes:

Capítulo	133.01	134.04	172.12	Total
1	36.005.992	2.181.238	6.233.534	44.420.764
2	4.079.800	104.152.404	3.301.309	111.533.513
4	5.000.000			5.000.000
6	6.741.403			6.741.403
7	5.000.000			5.000.000
Total	56.827.195	106.333.642	9.534.843	172.695.680



Incidencia presupuestaria ejercicios futuros Los gastos por ejecución de la Modificación de la Ordenanza Municipal quedarán supeditados a los Presupuestos Municipales que sean aprobados por la Corporación Municipal para cada uno de los ejercicios”.

No es necesario realizar modificación alguna de apartado “6.3. Impacto presupuestario” de la MAIN actualizada a la fecha de la solicitud porque su contenido coincide con lo informado por la Dirección General de Presupuestos.

5.- Informe de fiscalización de la Intervención General del Ayuntamiento de Madrid.

En fecha 12 de marzo de 2021 se recibe el Informe de la Intervención General del Ayuntamiento de Madrid, de 11 de marzo de 2021, sobre el cumplimiento del artículo 7.3 de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera, en el que informa lo siguiente:

- a) De conformidad con lo previsto en el artículo 16 del Real Decreto 1463/2007, de 2 de noviembre, por el que se aprueba el reglamento de desarrollo de la Ley 18/2001, de 12 de diciembre, de Estabilidad Presupuestaria, en su aplicación a las entidades locales, la evaluación del cumplimiento del objetivo de estabilidad presupuestaria del presupuesto por la Intervención del Ayuntamiento se realiza mediante el informe al Presupuesto inicial o sus modificaciones, así como con la remisión de la información establecida en la Orden HAP/2015/2012, de 1 de octubre, por la que se desarrollan las obligaciones de suministro de información previstas en la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera.
- b) Conforme al “Criterio 1/2020 sobre actuaciones de control permanente previo. Ordenanzas fiscales” emitido por dicha Intervención General “*la propuesta de aprobación del anteproyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, no está sometida a control permanente previo*”.

6.- Informe preceptivo de la Dirección General de Organización y Régimen Jurídico. En fecha 14 de mayo de 2021 se solicita informe preceptivo a la DGOYRJ.

La Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación y la Dirección General de Organización y Régimen Jurídico han celebrado, en fechas 26 y 29 de marzo y de abril sendas reuniones de trabajo y contactos específicos por medios telefónicos en abril de 2021, en las que se ha analizado conjuntamente y de forma detallada los ajustes de técnica normativa y de régimen jurídico necesarios.

Como consecuencia de ello se han introducido en el Anteproyecto y en la MAIN las modificaciones enumeradas en el apartado 7 del “Informe sobre las modificaciones realizadas como consecuencia de los informes preceptivos”, remitidos a la Dirección General de Organización y Régimen Jurídico mediante NSI de 14 de mayo de 2021 para su informe preceptivo.

En fecha 17 de mayo de 2021 se recibe el Informe preceptivo de calidad regulatoria del Anteproyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018 y su preceptiva memoria de análisis del impacto normativo, de la Dirección General de Organización y Régimen Jurídico, de acuerdo con lo dispuesto en los apartados 7.º



17PEQ23016DDBN2G

1.3 e) y 7.º 1.1 e) 7 del Acuerdo de 5 de septiembre de 2019 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, de organización y competencias de la Coordinación General de la Alcaldía.

El citado informe realiza *“una serie de observaciones de carácter formal con el objeto de mejorar la calidad técnica del anteproyecto, sin que afecten a la legalidad del mismo”*.

Como consecuencia de ello se modifica el Anteproyecto y la MAIN en los términos descritos en el Informe de la DGGYVC sobre las modificaciones realizadas como consecuencia de los informes preceptivos de mayo de 2021.

7.- Dirección General de Sostenibilidad y Cambio Climático de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Sostenibilidad de la Comunidad de Madrid.

En fecha 26 de mayo de 2021 se solicita por la Secretaría General Técnica del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid informe a la Dirección General de Sostenibilidad y Cambio Climático de la Comunidad de Madrid el informe preceptivo previsto en el último párrafo del artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

Mediante oficio del Secretario General Técnico de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid, de 26 de mayo de 2021, se remite el documento titulado *“Observaciones al Anteproyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, del Ayuntamiento de Madrid”*, por el que se traslada el siguiente informe de la Dirección General de Sostenibilidad y Cambio Climático de la Comunidad de Madrid de 26 de mayo de 2021 emitido en aplicación del citado artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

En contestación al citado Informe de la Dirección General de Sostenibilidad y Cambio Climático de la Comunidad de Madrid de 26 de mayo de 2021, se emite la *“Nota de la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental a las observaciones, de fecha 26 de mayo de 2021, de la Comunidad de Madrid, al Anteproyecto de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid”* de 26 de mayo de 2021 en el que se señala que *“las emisiones adicionales que se producen en la ZBEDEP Distrito Centro representan un porcentaje muy pequeño de las emisiones totales de la ciudad”*.

8.- Dictamen preceptivo de la Asesoría Jurídica del Ayuntamiento de Madrid.

En fecha 19 de mayo de 2021 se solicita dictamen preceptivo a la Dirección General de Asesoría Jurídica, a la que se remite documentación complementaria en fecha 25 y 26 de mayo de 2021.

La Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación y la Dirección General de Asesoría Jurídica han celebrado, en fechas 24, 25 y 26 de mayo de 2021 varias reuniones de trabajo. Como consecuencia de ello se han introducido en el Anteproyecto y en la MAIN las modificaciones enumeradas en el apartado 13 del *“Informe sobre las modificaciones realizadas como consecuencia de los informes preceptivos”*.

En fecha 27 de mayo de 2021 se emite, con carácter preceptivo, Dictamen de la Asesoría Jurídica Municipal conforme a lo dispuesto en el artículo 57.1.a) del Reglamento Orgánico del Gobierno y Administración del Ayuntamiento de Madrid, en relación con el apartado 6º.5.1.a) del Acuerdo de 5 de septiembre de 2019 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, de organización y competencias de la Alcaldía.



5.11 Fecha de aprobación por la Junta de Gobierno.

De conformidad con previsto en los artículos 17.1.a) y 48.3.a) de la LCREM la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid aprobó el proyecto inicial en su sesión celebrada el día 27 de mayo de 2021. El citado Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid, de 27 de mayo de 2021, fue publicado en el BOCM nº 127 de 29 de mayo de 2021.

5.12 Fecha de realización de información pública.

De conformidad con lo previsto en el artículo 48.3.a) de la LCREM, la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid aprobó, mediante Acuerdo de 27 de mayo de 2021, el sometimiento del proyecto normativo a información pública por plazo de treinta días naturales, contados a partir del siguiente al de la publicación oficial del anuncio correspondiente. El citado Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid, de 27 de mayo de 2021, fue publicado en el BOCM nº 127 de 29 de mayo de 2021.

Puede accederse a la publicación oficial en el BOCM del citado Acuerdo de la Junta de Gobierno, de 27 de mayo de 2021 en el siguiente enlace:

https://www.bocm.es/boletin/CM_Orden_BOCM/2021/05/29/BOCM-20210529-8.PDF

5.13 Sometimiento del proyecto normativo a información pública.

1.- Publicación oficial de la información pública.

El anuncio del Acuerdo de la Junta de Gobierno, de 27 de mayo de 2021, por el que se acordó la aprobación inicial del Proyecto y su sometimiento a información pública por plazo de 30 días naturales, contados a partir del siguiente al de la publicación oficial del anuncio correspondiente, fue publicado en el "Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid" nº 127 de 29 de mayo de 2021, por lo que el plazo de exposición al público finalizó el 28 de junio de 2021.

Puede accederse a la publicación oficial en el BOCM del citado Acuerdo de la Junta de Gobierno, de 27 de mayo de 2021 en el siguiente enlace:

https://www.bocm.es/boletin/CM_Orden_BOCM/2021/05/29/BOCM-20210529-8.PDF

2.- Publicación electrónica del expediente íntegro para facilitar la información pública.

Al objeto de facilitar el acceso a toda la ciudadanía se publicó en el portal municipal www.madrid.es no solo el Proyecto inicial y la Memoria de análisis del impacto normativo (en adelante, MAIN) inicial sometidos a información sino la totalidad del expediente de más de cinco mil folios.

Por tanto se ha sometido a información pública la totalidad del expediente, incluyendo todos los informes emitidos durante su tramitación.

3.- Número de escritos de alegaciones presentados durante la información pública.



Según consta en el certificado de la Directora General de la Oficina del Secretario de la Junta del Gobierno, de 9 de agosto de 2021, “según la información obtenida tras acceder al contenido del Registro General del Ayuntamiento de Madrid mediante la consulta de los datos de la aplicación informática de registro a través de la Intranet Municipal (AYRE), y la documentación recibida en la Oficina del Secretario de la Junta de Gobierno, durante el período de información pública se han presentado **1326 escritos de alegaciones en plazo y 10 alegaciones fuera de plazo**”.

En relación a los diez escritos presentados fuera de plazo es preciso señalar que:

- a) Como consecuencia de error producido al publicar en el portal municipal www.madrid.es que el periodo de información pública finalizaba el 29 de junio, en lugar del 28 de junio de 2021, se han incorporado al expediente los 9 escritos de alegaciones formulados el día 29 de junio de 2021.
- b) El décimo escrito de alegaciones se presenta el 1 de julio de 2021, por lo que no pude incorporarse al expediente. Sin perjuicio de ello se envía contestación razonada a la persona alegante al objeto de ofrecer la más amplia y completa información pública.

4.- Relación de escritos de alegaciones formulados durante el plazo de información pública.

En la Memoria de valoración de las alegaciones al proyecto inicial por el que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 se incorpora una tabla en la que se relacionan **los 1.326 escritos de alegaciones formulados en plazo**, en la que figura el sujeto participante, la fecha de registro y el número de anotación registral.

Debe hacerse constar que algunos de los 1.326 escritos presentan, a su vez, escritos de alegaciones de una pluralidad de personas, por lo que el número de personas que han participado en la información pública es superior al número de escritos presentados:

5.- Relación de escritos de alegaciones formulados fuera del plazo de información pública.

En la Memoria de valoración de las alegaciones al proyecto inicial por el que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 se incorpora una tabla en la que se relacionan **los 10 escritos de alegaciones formulados fuera de plazo**, en la que figura el sujeto participante, la fecha de registro y el número de anotación registral.

Como se ha señalado previamente y pese a que el plazo de información pública finalizó el 28 de junio de 2021, al objeto de ofrecer la máxima protección del derecho de participación de la ciudadanía en el proceso de elaboración de las ordenanzas municipales y al objeto de satisfacer los principios de publicidad, participación y transparencia, nueve de los diez escritos presentados fuera de plazo se han incorporado al expediente por haberse formulado el 29 de junio de 2021, que durante varios días apareció en la página Web del Ayuntamiento de Madrid como fecha límite de presentación de alegaciones, si bien al incorporarse al “Informe de contestación a las alegaciones formuladas durante el sometimiento a información pública del Proyecto de ordenanza por la que se modifica la OMS” se mantiene su numeración y denominación “FP” (fuera de plazo) para dejar constancia de dicha circunstancia.

La alegación presentada el 1 de julio de 2021 no se ha incorporado al expediente ni al “Informe de contestación a las alegaciones formuladas durante el sometimiento a información pública del Proyecto de ordenanza por la que se modifica la OMS”.

6.- Número de alegaciones formuladas.



Los **1.336 escritos** presentados durante el trámite de información pública del Proyecto normativo contienen un total de **7.688 alegaciones**.

La presentación de varios modelos de alegaciones por una pluralidad de ciudadanos y colectivos explica el elevado número de escritos y alegaciones presentadas.

A pesar de ello el trámite de información pública del Proyecto normativo de modificación de la OMS supone el mayor y más amplio procedimiento de información pública realizado por el Ayuntamiento de Madrid, superando con creces los 80 escritos y 1.060 alegaciones formuladas durante la información pública de la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, que hasta el momento era el mayor procedimiento de información pública realizado por el Ayuntamiento de Madrid.

7.- Valoración de los escritos.

Como consecuencia del análisis de las **7.688 alegaciones incluidas en los 1.336 escritos** presentados durante el sometimiento del Proyecto normativo a información pública se han estimado total o parcialmente **426 alegaciones** (207 alegaciones estimadas y 219 alegaciones estimadas parcialmente) y se han desestimado las **7.262 alegaciones restantes**.

El elevado número de alegaciones desestimadas responde a la presentación de varios modelos de alegaciones por una pluralidad de ciudadanos y colectivos, lo que hace que la desestimación de una alegación de un modelo concreto suponga un elevado número de desestimaciones en el cómputo global.

8.- Informe de contestación a las alegaciones formuladas durante el sometimiento a información pública del Proyecto de ordenanza por la que se modifica la OMS.

En la Memoria, de 19 de agosto de 2021, de valoración de las alegaciones al proyecto inicial por el que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 se da contestación a la totalidad las alegaciones formuladas en los 1.336 escritos presentados durante el sometimiento del Proyecto normativo a información pública.

Por la elevada extensión del Informe (**28.720 páginas** contando las alegaciones fuera de plazo, 28.609 páginas sin contar con ellas) y peso (más de 41 megas en formato Word), el Informe se ha dividido en siete documentos con la siguiente denominación:

NÚMERO DE DOCUMENTO	NOMBRE DEL DOCUMENTO	NÚMERO DE PÁGINAS
1	Contestaciones Alegaciones 1-199	2.613
2	Contestaciones Alegaciones 200-399	2.007
3	Contestaciones Alegaciones 400-599	7.886
4	Contestaciones Alegaciones 600-799	5.176
5	Contestaciones Alegaciones 800-999	5.393

Información de Firmantes del Documento



6	Contestaciones Alegaciones 1000-1199	4.249
7	Contestaciones Alegaciones 1200-Final	1.285
8	Contestaciones fuera de plazo	111
TOTAL	7 documentos	28.720 páginas

Estos siete documentos que dan contestación a la totalidad de las alegaciones formuladas al Proyecto de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, se incorporan en forma de igual número de Anexos a la En la Memoria de valoración de las alegaciones al proyecto inicial por el que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018.

9.- Como consecuencia de las alegaciones presentadas, tanto estimadas -total o parcialmente- como desestimadas, se han llevado a cabo las modificaciones en el Proyecto inicial recogidas en el Informe, de 19 de agosto de 2021, sobre las modificaciones realizadas en el proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la ordenanza de movilidad sostenible, de 5 de octubre de 2018, a resultas de las alegaciones formuladas durante su sometimiento a información pública.

A continuación se relacionan las **principales modificaciones realizadas en el Proyecto normativo a resultas de las alegaciones formuladas durante la información pública:**

1. El Preámbulo se ha modificado para: sustituir la expresión “personas con movilidad funcional” por “personas con discapacidades o problemas para el desplazamiento funcional”; para motivar para motivar jurídicamente la obligatoriedad de uso de casco; para incluir la referencia expresa al artículo 6.2 del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, del Consejo de Gobierno por el que se establece un único modelo de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida en el ámbito de la Comunidad de Madrid; y para una remisión expresa a la exposición detallada en la MAIN de la fundamentación jurídica de la creación y regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2. Se modifica la redacción que el Proyecto definitivo propone dar al artículo 15.1.c).4.ª de la OMS para suprimir la referencia a impuestos (IVTM) y tasas.

3. Se modifican los artículos 16.2.a) y 241.2 para regular, conforme a lo previsto en el artículo 44 de la LCREM, los términos de la obligación de denuncia por los controladores del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) de todas las infracciones de estacionamiento que observen en el desempeño de su tarea, tanto de las normas generales como de las normas específicas del estacionamiento regulado del SER en la acera, banda de estacionamiento y calzada de las vías públicas incluidas en el ámbito territorial del AER.

4. Por razones de seguridad jurídica se modifica la redacción que el Proyecto propone dar al artículo 21 de la OMS para: incluir en su apartado 3 la referencia expresa al segundo párrafo del artículo 16.4 de la Ley de Calidad del Aire (LCA); constreñir en su apartado 4 las facultades de actuación administrativa dentro de los límites reglamentarios establecidos por la OMS mediante la determinación: de los motivos habilitantes, del



órgano competente, la forma de acto y su vigencia máxima, la obligación de publicación oficial; se incluye conforme a los artículos 16.1.c) y 22.10 de la OMS un nuevo apartado que regule los medios de control de accesos a Madrid ZBE contemplados en términos similares al artículo 22.10, y se renumera su contenido.

5. Por razones de seguridad jurídica se modifica la redacción que el Proyecto propone dar al artículo 22.3 de la OMS para incluir la referencia expresa al segundo párrafo del artículo 16.4 de la LCA.

6. El artículo 38.2.h) de la OMS se modifica para incrementar la seguridad vial de los peatones en las modificaciones derivadas de ocupaciones.

7. Se modifica la regulación del estacionamiento de las bicicletas y los VMP contenida en el artículo 48.1 de la OMS para concretar con mayor detalle las condiciones en que estos vehículos podrán estacionarse en acera y anclarse a vallas fuera de las reservas específicas para estos vehículos, con un doble objeto:

a) 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;

b) por razones de técnica normativa, dado que la redacción del Proyecto definitivo pretende facilitar que los ciudadanos puedan conocer en los artículos 47 y 48.1 la regulación sustancial del estacionamiento de bicicletas, incluyendo la prohibición de estacionamiento en calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón recogida en el Proyecto inicial en la propuesta de artículo 138.2 de la OMS.

La modificación recoge la prohibición de estacionamiento en la acera de las calles que no hayan sido declaradas peatonales ni de especial protección para el peatón.

Asimismo autoriza el estacionamiento de estos vehículos en la acera fuera de las reservas específicas para estos vehículos, cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros, siempre que cumplan los siguientes requisitos y condiciones:

- a) 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) se prohíbe su estacionamiento en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público colectivo y de las reservas para el estacionamiento de vehículos de personas con movilidad reducida;
- c) 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;



d) y 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.

8. La propuesta del artículo 48.2 de la OMS relativo al estacionamiento de ciclomotores y motos se modifica para junto a las zonas para la recogida de residuos urbanos para evitar que se impida el acceso a los contenedores de residuos a través del artículo 48.2.c).8º de la OMS.

9. La propuesta normativa del artículo 49.7 de la OMS se modifica para incluir su fundamentación jurídica 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 y el segundo párrafo del artículo 16.4 de la LCA, y para motivar su aprobación en la satisfacción de las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano.

10. Se modifica la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 52.1 a) de la OMS, para permitir el estacionamiento de las autocaravanas de hasta 3.500 kilogramos de MMA en las plazas de estacionamiento regulado del el SER.

11. Se modifica el título del artículo 72 y el primer párrafo del artículo 75 para incluir expresamente el término “bicicletas”.

12. 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 de los artículos 167.2, 172.2.a), 176.6.a), 176.6.b), 176.6.c) y 179.1.b) recogida en el Proyecto normativo de modificación de la OMS.

13. Con objeto de proteger la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas se recoge en el artículo 167.7 de la OMS la obligación de mantener una separación lateral mínima de 1,5 metros con base en el artículo 35.4 de la LTSV, y se modifica el artículo 167.9 de la OMS para posibilitar la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, siempre que se dé cumplimiento práctico a las condiciones de seguridad vial exigidas por el artículo 43.4 de la LTSV y el artículo 98.3 del RGC.

14. Por razones de seguridad jurídica y transparencia, se modifica la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 169.5 de la OMS para incluir su fundamentación jurídica en los artículos 20.1 de la LTSV y 38.1 del RGC.

15. Se modifica la redacción de los artículos 176.1 y 179.1.d) de la OMS de la OMS para permitir, siempre que se de cumplimiento a las obligaciones y condiciones de seguridad establecidas en el artículo 179.1.d) de la OMS, la circulación en VMP de mayores de 10 años.

16. La propuesta normativa de redacción de artículo 177 de la OMS se modifica para:

a) Sustituir en el artículo 177.1.d) de la OMS en término “*Sendas bici*” por “*Sendas ciclables*”.



b) Introducir, por razones de seguridad vial, cuatro nuevas letras d), e), f), g) y h) en el artículo 177.2 de la OMS relativas a la protección de los peatones respecto de los VMP y la protección de la seguridad vial de las personas usuarias de VMP respecto de las personas usuarias de vehículos a motor, estableciendo las distancias mínimas de circulación detrás de VMP y la distancia mínima lateral para su adelantamiento.

c) Introducir una nueva letra “j)” en el artículo 177.1 de la OMS para permitir la circulación de VMP por carriles multimodales con velocidad limitada a 30 km/h siempre que se circule con casco protegiendo la cabeza.

17. En el artículo 183 de la OMS se introduce una nueva excepción para los vehículos empleados en los servicios de pocería y desatranco por su utilidad respecto a las condiciones de salubridad.

18. Se modifica la propuesta normativa de los artículo 209.2.a) y 212.1.a) de la OMS para ampliar desde lo veinte metros lineales del Proyecto inicial hasta veinticinco metros lineales las mudanzas que pueden realizarse al amparo de la autorización genérica.

19. Se modifica el artículo 231.5.f) de la OMS para exigir informe previo y preceptivo de CRTM respecto de aquellas medidas que planteen la alteración de los servicios o redes de transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

20. El artículo 233.3.b) de la OMS se modifica para establecer que las autorizaciones municipales del citado precepto se establecen sin perjuicio de las autorizaciones autonómicas que, en aplicación de artículo 3.1 de la Ley 20/1998, de 27 de Noviembre de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, resulten exigibles para los vehículos que vayan a realizar transporte de forma experimental en condiciones reales.

21. Se suprime la referencia a las bicicletas del artículo 235.1.j) de la OMS, en aplicación de artículo 104.1.c) in fine de la LTSV.

22. Se modifican los artículos 235.3 y 236.5 de la OMS para adaptar su contenido a los artículos 16 bis) y 17.a) de la Ley 20/1998, de 27 de Noviembre de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, que regula la inmovilización y retirada de vehículos hasta el lugar que determine la autoridad o agentes actuantes, hasta que no sea abonada la cuantía de la sanción en concepto de depósito.

23. Se adiciona la letra r) al artículo 237.1 de la OMS para concretar el supuesto de retirada del vehículo que *“obstaculice o impida el acceso o la salida de bicicletas y VMP a los anclajes municipales específicamente reservados para el estacionamiento de estos vehículos”*.

24. Se modifican los apartados a), b) y d) de la Disposición transitoria primera de la OMS para regular la fecha concreta posterior a la entrada en vigor de la Ordenanza modificante en que se determinen los vehículos a los que les resulta de aplicación el régimen contenido en el apartado 2.a) de la citada DT 1ª, que permita a los ciudadanos disponer de un plazo transitorio para adaptarse al cumplimiento de la norma si quieren que se aplique a sus vehículos dicho plazo transitorio, sustituyendo la fecha 1 de abril de 2021 por la de 1 de enero de 2022.



25. Se modifica el apartado 6 de la Disposición transitoria tercera de la OMS para permitir el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro de todos los vehículos históricos, y no solo la de aquellos que sean propiedad de las personas residentes de la citada ZBEDEP.

26. Se corrige un error material en el primer párrafo del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7 de la OMS.

27. Por razones de seguridad jurídica y por los motivos expuestos al analizar la modificación de apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS, se suprime el apartado "1. Vehículos de las personas empadronadas en Madrid ZBE", y se reenumeran el resto de apartados. Por razones de seguridad jurídica se modifica la redacción del nuevo punto 2 (anterior apartado 3) del Anexo II apartado primero relativo a los permisos extraordinarios para regular los supuestos en los que podría concederse y regular su eficacia temporal limitada al tiempo imprescindible para la satisfacción de la necesidad que lo justifique que no podrá superar el año natural.

28. Se modifica el Preámbulo y el título del Anexo VIII de la OMS para incluir la referencia al artículo 6.2 del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, del Consejo de Gobierno por el que se establece un único modelo de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida en el ámbito de la Comunidad de Madrid.

29. Se modifican los artículos 22.2.i), 23.3 d) 3ª, art. 24.3 c) 2ª, Disposición Transitoria Tercera punto 5.c), punto 3.a) del apartado primero del Anexo III y el punto 3.a) del apartado primero del Anexo IV para incluir referencias a la actividad económica desarrollada en los mercadillos municipales a efectos de autorizar su acceso a las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

30. Como consecuencia de la publicación de la Instrucción MOV 21/3, de 2 de junio de 2021 de la DGT se modifica la regulación sobre la señalización de tráfico de prohibido acceso a instalar en las puertas de acceso de Madrid ZBE (anexo II apartado tercero) y las ZBEDEP Distrito Centro (anexo III apartado tercero) y Plaza Elíptica (anexo III apartado tercero).

31. Por último se modifica el segundo párrafo de la disposición final primera de la Ordenanza por la que se modifica la OMS para incluir el artículo 16.4 de la LCA.

10.- Como consecuencia de las alegaciones presentadas, tanto estimadas -total o parcialmente- como desestimadas, se han llevado a cabo las modificaciones en la Memoria de análisis de impacto normativo inicial recogidas en la Adenda a la Memoria de análisis de impacto normativo en relación las modificaciones introducidas al proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, algunas de ellas consecuencia de aceptar las alegaciones presentadas y otras con el objeto de mejorar la argumentación de la Memoria de análisis de impacto normativo.

5.14 Fecha prevista de aprobación definitiva del proyecto por la Junta de Gobierno.

El proyecto normativo y la presente MAIN, una vez incorporadas las modificaciones oportunas derivadas de las aportaciones ciudadanas formuladas durante la información pública, se someterá a aprobación por la Junta de Gobierno conforme a lo previsto en los artículos 17.1.a)



y 48.3.b) de la LCREM, previsiblemente en su sesión del 20 de agosto de 2021. Esta previsión no tiene carácter vinculante.

5.15 Fechas previstas para la tramitación del proyecto en el Pleno.

Previsiblemente el proyecto normativo se someterá a la Comisión de Medio Ambiente y Movilidad, conforme a lo previsto en el artículo 48.3.c) de la LCREM, así como a aprobación del Pleno del Ayuntamiento de Madrid, conforme a lo previsto en los artículos 11.1.d) y 48.3.d) de la LCREM y al título VII del Reglamento Orgánico del Pleno del Ayuntamiento de Madrid, de 31 de mayo de 2004, durante el mes de agosto y septiembre de 2021. Esta previsión carece de carácter vinculante.

5.16 Publicación oficial, huella normativa e información actualizada de la Ordenanza de Movilidad Sostenible.

1. Una vez aprobada, en su caso, la ordenanza propuesta se remitirá al Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid y al Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid para su publicación oficial simultánea, conforme a lo previsto en el artículo 48.3.e) de la LCREM.

2. Sin perjuicio de su publicación oficial, la aprobación de la ordenanza se comunicará a la Administración General del Estado y a la Administración de la Comunidad de Madrid, en cumplimiento de lo previsto en el artículo 48.3.f) de la LCREM.

3. De conformidad con lo previsto en el artículo 129.5 de la LPAC, los apartados c) y d) del artículo 7 de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, el artículo 16 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y Participación de la Comunidad de Madrid, y el artículo de la Ordenanza de Transparencia de la Ciudad de Madrid de 27 de julio de 2016, y el punto 3.7 de las Directrices sobre la Memoria de Análisis de Impacto Normativo y la Evaluación Normativa aprobadas mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de 3 de mayo de 2018, el Ayuntamiento de Madrid:

- a) Ha mantenido actualizada en todo momento la huella normativa de esta modificación normativa, a la que da publicidad a través del portal de transparencia municipal, en la que figuran los documentos del proceso de elaboración.
- b) Una vez aprobada la ordenanza propuesta facilitará el acceso sencillo, universal y actualizado a la OMS en vigor tanto en el apartado de la "huella normativa" del Portal de Transparencia, como en la información sobre normativa municipal y sobre movilidad del portal web del Ayuntamiento de Madrid.

6. Análisis de impactos

A continuación se analizan los siguientes impactos:

6.1. Impacto competencial

Títulos competenciales ejercidos:



El proyecto normativo es una norma de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial que se aprueba en ejercicio de las competencias atribuidas al Ayuntamiento de Madrid al amparo de lo regulado en:

1º) La competencia propia en materia de tráfico, circulación y seguridad vial sobre las vías urbanas y sobre las travessías, cuando éstas hayan sido declaradas vías urbanas, sobre cualquier espacio abierto a la libre circulación de personas, animales y vehículos en virtud de los artículos 38 a 46 y 33 de la Ley 22/2206, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (LCREM).

2º) La competencia propia de 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, en virtud de los artículos 39.1 y 33 de la LCREM.

3º) La competencia propia en materia de seguridad vial conforme a lo previsto en los artículos 40 y 33 de la LCREM.

4º) La competencia propia en materia de tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad, en virtud del artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local (en adelante, LBRL).

5º) 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, en virtud del artículo 7.b) del Real Decreto Legislativo 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 (en adelante, LTSV).

6º) La competencia de regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina, por medio de agentes propios, del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas cuando no esté expresamente atribuida a otra Administración, en virtud del artículo 7.a) de la LTSV.

7º) Las competencias de inmovilización y retirada de vehículos, el cierre de vías urbanas cuando sea necesario, y la restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales en virtud, respectivamente, de las letras c), f) y g) de la LTSV, así como las competencias de las letras d) y e) del artículo 7 de la LTSV.

Siempre desde el ejercicio directo y principal de los títulos competencias en materia de tráfico, circulación y seguridad vial, el proyecto normativo persigue la realización de objetivos de tráfico y movilidad vinculados a la satisfacción de:

- a) La protección de la salubridad pública, según lo establecido en el artículo 25.2.j), y 26.1 d) de la LBRL 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 (contaminación atmosférica).

- b) La protección del medio ambiente urbano, especialmente la protección contra la contaminación atmosférica, conforme a lo previsto en los artículos 25.2.b) y 26.1.d) de la LBRL y el artículo 5.3 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera.
- c) Los principios y objetivos de movilidad sostenible conforme a lo previsto en los artículos 99 y 100 de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.

1.- Potestad reglamentaria.

1. El Ayuntamiento de Madrid posee potestad reglamentaria dentro de la esfera de sus competencias en virtud de la atribución legal contenida en el artículo 4.1.a) de la LBRL, el artículo 55 del texto refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de Régimen Local aprobado mediante el Real Decreto Legislativo 781/1986, de 18 de abril y el artículo 128.1 de la LPAC:

- a) Conforme a lo previsto en el artículo 128.1 de la LPAC ejercicio de la potestad reglamentaria corresponde a los órganos de gobierno locales, de acuerdo con lo previsto en la Constitución, los Estatutos de Autonomía y la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases del régimen local (LBRL).
- b) El artículo 4.1.a) de la LBRL atribuye a los municipios, en *“su calidad de Administraciones Públicas de carácter territorial, y dentro de la esfera de sus competencias”*, la potestad reglamentaria.
- c) Conforme a lo dispuesto en el artículo 55 del texto refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de Régimen Local, aprobado mediante el Real Decreto Legislativo 781/1986, de 18 de abril, las Entidades Locales podrán aprobar ordenanzas en la esfera de su competencia, que en ningún caso podrán contener preceptos opuestos a las leyes.

2. Desde el punto de vista competencial, corresponde a la Junta de Gobierno la aprobación de los proyectos de ordenanzas y acordar su sometimiento a información pública, de conformidad con lo previsto en el artículo 17.1.a) de la LCREM. La iniciativa corresponde a al Junta de Gobierno conforme a lo previsto en el artículo 48.a) de la LCREM.

3. El ejercicio de la potestad reglamentaria es competencia del Pleno del Ayuntamiento de Madrid, a quien compete la aprobación y modificación de las ordenanzas municipales conforme a lo previsto en el artículo 11.1.d) de la LCREM. La elaboración y aprobación de las ordenanzas municipales debe ajustarse al procedimiento regulado en el artículo 48 de la LCREM y al título VII del Reglamento Orgánico del Pleno del Ayuntamiento de Madrid, de 31 de mayo de 2004.

2.- Tipo de competencias ejercidas.

1. El artículo 33 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (LCREM), establece que *“son competencias propias todas las asignadas en calidad de tales a los municipios en general y a los de gran población, sea directamente por la legislación de régimen local, sea por la legislación estatal o autonómica reguladora de los distintos sectores de la acción”*



administrativa”, añadiendo que “cuando estas competencias tengan una regulación específica en esta Ley se entenderán asignadas en los términos establecidos en la misma”.

2. De conformidad con lo previsto en el artículo 32 de la LCREM el proyecto normativo se aprobaría en ejercicio de “competencias propias”.

La elaboración y aprobación del proyecto normativo se lleva a cabo en ejercicio de competencias municipales propias, en los términos establecidos en el artículo 25.2.g) de la LBRL, los artículos 38 y 39 de la LCREM y los apartados b) y g) del artículo 7 de la LTSV. Las competencias ejercidas se detallarán a continuación en un subapartado específico del análisis del “impacto competencial”.

3. De conformidad con lo previsto en los artículo 32 y 34 de la LCREM y en el artículo 27 de la LBRL la norma propuesta no se dictaría en relación con competencias delegadas, dado que no se aprobaría en ejercicio de competencias atribuidas por la Administración General del Estado (artículos 32.1 y 34 de la LCREM y 27 de la LBRL) ni de la Comunidad de Madrid en régimen de delegación o de encomienda de gestión (artículos 32.2 y 34 de la LCREM y 27 de la LBRL).

3.- Títulos competenciales ejercidos.

A continuación se analizan los títulos competenciales ejercidos en la aprobación de

A) Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y del Régimen Especial de Madrid (LCREM):

Artículo 33. Competencias propias.

Son competencias propias todas las asignadas en calidad de tales a los municipios en general y a los de gran población, sea directamente por la legislación de régimen local, sea por la legislación estatal o autonómica reguladora de los distintos sectores de la acción administrativa. Cuando estas competencias tengan una regulación específica en esta Ley se entenderán asignadas en los términos establecidos en la misma.

Artículo 37. Participación del Ayuntamiento en la gestión de infraestructuras, servicios y equipamientos.

2. La participación del Ayuntamiento de la Ciudad de Madrid en la gestión de infraestructuras de titularidad de la Administración General del Estado, no impedirá que el Ayuntamiento ejerza sus competencias propias en materia de planeamiento, gestión y disciplina urbanísticas, seguridad y policía local, protección civil y prevención y extinción de incendios, protección de la salubridad pública, movilidad y ordenación del tráfico de vehículos, medio ambiente y cualquier otra que asimismo corresponda al Ayuntamiento.

Artículo 38. Ámbito material de aplicación de las competencias del Ayuntamiento de Madrid en materia de movilidad.

En los términos de la presente Ley y de la legislación sobre tráfico, circulación y seguridad vial, el Ayuntamiento de Madrid ejerce las competencias que tiene atribuidas en materia de tráfico, circulación y seguridad vial sobre las vías urbanas y sobre las travesías, cuando éstas hayan sido declaradas vías urbanas, así como sobre cualquier espacio abierto a la libre circulación de



personas, animales y vehículos, sin perjuicio de las competencias que por razones de seguridad ciudadana correspondan a otras Administraciones en los mismos ámbitos territoriales.

Artículo 39. 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.

2. Las ordenanzas que regulen el tránsito podrán tipificar infracciones y determinar sanciones para hacer efectivos sus mandatos, de acuerdo con los criterios establecidos por las Leyes.

3. En especial, las Ordenanzas municipales de acuerdo con lo que se establezca por la legislación estatal y autonómica aplicable:

a) Establecen los límites por encima de los cuales se prohíbe la emisión de perturbaciones electromagnéticas, ruidos, gases y otros contaminantes en o sobre las vías y los espacios públicos urbanos.

b) Determinan los procedimientos y los instrumentos necesarios para controlar y sancionar, en su caso, a los titulares o usuarios de vehículos de motor o ciclomotores que hagan uso indebido de las señales acústicas, emitan humos o produzcan ruidos molestos con sus vehículos.

En los casos en que las molestias sean graves o reiteradas, sin perjuicio de la imposición, en su caso, de la sanción que corresponda, podrá establecerse mediante ordenanza municipal la inmovilización cautelar del vehículo o ciclomotor, y la intervención del permiso o licencia de circulación del mismo, concediéndose al titular del vehículo un plazo de cinco días para que proceda a subsanar las deficiencias que motiven las perturbaciones citadas en el párrafo anterior.

Artículo 40. Competencias en materia de seguridad vial.

Corresponde al Ayuntamiento de Madrid la policía administrativa preventiva de la seguridad vial en toda clase de vías urbanas, incluyendo la ordenación, señalización y dirección del tráfico y el uso de las vías, la vigilancia y protección del mobiliario urbano público y las señales de ordenación de la circulación y la instrucción de atestados en caso de accidentes de circulación.

Esta competencia comprende en todo caso:

a) La regulación y el control de cualesquiera de los usos de que sean susceptibles las vías y los espacios abiertos al tránsito de personas, animales y toda clase de vehículos y del tráfico y la circulación por ellos, garantizando, en todo caso, los derechos fundamentales de las personas.

La regulación comprende la señalización correspondiente; la limitación y, en su caso, restricción o prohibición de la circulación y el estacionamiento, cuando proceda de acuerdo con el ordenamiento jurídico; la imposición de la exhibición en lugar visible de



distintivo o, en su caso, la instalación de un mecanismo sustitutivo para la acreditación del cumplimiento de la obligación legal de aseguramiento, de la autorización de acceso a zonas restringidas y el pago del impuesto de vehículos de tracción mecánica; y el establecimiento de medidas de discriminación positiva por razón de discapacidad.

El control comprende la intervención previa mediante sujeción a autorización; la adopción de las medidas cautelares que proporcionalmente requiera la seguridad pública, incluidas las de inmovilización y retirada de vehículos y de toda clase de objetos que representen peligro; y la realización de las pruebas pertinentes para la determinación de la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas en las personas que pongan en peligro la seguridad vial.

b) La aprobación de planes de seguridad vial y de movilidad, y, en su caso, la participación en aquellos planes que hayan de aprobar la Comunidad de Madrid o la Administración General del Estado, de acuerdo con lo previsto en la legislación sectorial correspondiente.

c) El control de las detenciones, las paradas y los estacionamientos en las vías y los espacios públicos, así como de la utilización, en general, del dominio público y de los espacios libres municipales. Dicha función comprende la adopción de la medida de inmovilización o retirada de vehículos.

d) La autorización de pruebas deportivas cuando discurran íntegra y exclusivamente por el casco urbano, exceptuadas las travesías, salvo que éstas tengan la consideración de vías urbanas. Asimismo, le corresponderá la vigilancia y protección de las que autorice. El informe, que será preceptivo, para la autorización de pruebas deportivas cuando discurran en parte de su recorrido por el término municipal de Madrid.

e) La adopción de las medidas necesarias para la concesión de la tarjeta de aparcamiento para personas discapacitadas con problemas graves de movilidad o para terceros que tengan reconocida tal condición y para la efectividad de los derechos que de la misma derivan, teniendo en cuenta la Recomendación del Consejo de la Unión Europea de 4 de junio de 1998 sobre creación de una tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad.

f) La sanción de las infracciones de la normativa correspondiente en materia de seguridad vial, cuando la misma le atribuya la referida competencia.

Artículo 41. Medidas cautelares.

Cuando así lo demande la seguridad vial y la efectividad de la ordenación del uso de las vías y los espacios públicos, el Ayuntamiento de Madrid, en los términos regulados por Ordenanza municipal, puede adoptar, observando el principio de proporcionalidad, las siguientes medidas:

1.^a La inmovilización de toda clase de vehículos, en los siguientes supuestos:

a) Incumplimiento de las normas de estacionamiento, incluidas las que limiten éste en el tiempo, hasta la identificación del conductor.

b) Superación de los niveles máximos permitidos de emisión de gases, humos y ruidos permitidos por las ordenanzas municipales según el tipo de vehículo, hasta tanto no sean subsanadas las causas del incumplimiento de dichos niveles.



c) Incumplimiento de la obligación de solicitud de registro de transferencia de la titularidad del vehículo dentro del plazo establecido a este fin por las normas de aplicación.

d) Circulación sin cobertura del preceptivo seguro, sin perjuicio de las competencias sancionadoras de la Administración competente en materia de responsabilidad civil y seguros en la circulación de vehículos a motor.

2.^a La retirada de toda clase de vehículos y su posterior depósito en las dependencias habilitadas al efecto, en los siguientes supuestos:

a) Cuando obstaculicen o dificulten la circulación.

b) Cuando pongan en peligro la circulación o supongan un riesgo para las personas o los bienes.

c) Estacionamiento indebido en las zonas de estacionamiento restringido.

La comprobación de la concurrencia del supuesto legitimante de la retirada y la orden de que se lleve a cabo ésta pueden efectuarse de forma remota, a través de fotografías, filmación digital y otros medios tecnológicos. Por ordenanza municipal, y de acuerdo con la legislación vigente en la materia, se regularán las garantías que deben reunir los aparatos a través de los cuales se realice la captación y transmisión de estas imágenes y su incorporación al expediente administrativo.

d) La actividad de ofrecimiento en venta del propio vehículo o la realización de cualquier negocio jurídico no autorizado en vehículos estacionados en la vía pública.

Los gastos derivados de la inmovilización o retirada del vehículo son por cuenta del titular, siendo su abono o la garantía de su pago requisito previo para el alzamiento de la medida.

3.^a La realización de las pruebas, reglamentariamente establecidas, para determinar el grado de intoxicación alcohólica, por estupefacientes, psicotrópicos o estimulantes, de acuerdo con la legislación aplicable.

4.^a La limitación de la circulación de determinados vehículos, la suspensión de la misma y el cierre de vías urbanas cuando sea necesario para preservar la seguridad, el medio ambiente o la protección del patrimonio, de acuerdo con la legislación aplicable.

5.^a Los agentes de la autoridad podrán denunciar al titular del vehículo en el caso de que sea residente en Madrid si incumpliera la obligación de acreditar, junto a la documentación preceptiva del vehículo, el documento que justifique el pago o la exención, en su caso, del impuesto sobre vehículos de tracción mecánica.

Artículo 42. Gestión del cobro de las sanciones en materia de circulación.

Los órganos municipales competentes para imponer las sanciones de circulación pueden solicitar de otras Administraciones del mismo o de distinto nivel, de acuerdo con el principio de colaboración interadministrativa y los oportunos convenios, la ejecución de las órdenes de embargo que hayan dictado, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 8 del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales.

Artículo 43. Distintivos de los vehículos.

1. A fin de acreditar el cumplimiento de la obligación de aseguramiento del vehículo, el Ayuntamiento podrá crear y regular, mediante la correspondiente Ordenanza, un distintivo adhesivo, para los que estén domiciliados en la Ciudad de Madrid, para su exhibición en el vehículo, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 41.1.^a d).



2. Para los vehículos cuyo titular esté obligado al pago del Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica en la Ciudad de Madrid, mediante Ordenanza municipal se podrá imponer la obligación de exhibir en lugar visible del vehículo un adhesivo justificativo del pago o exención del Impuesto. En cualquier caso, el titular del vehículo o su conductor, cuando fuera requerido para ello por los agentes de la autoridad, deberán acreditar el cumplimiento de sus obligaciones fiscales en la materia exhibiendo el preceptivo justificante.

3. Los distintivos a que se refieren los apartados anteriores serán regulados por las correspondientes ordenanzas, si fueran implantados, en sus características y uso, su posible sustitución por otros medios, incluso digitales, que permitan a los agentes de la autoridad controlar, con inmediatez, el cumplimiento de aquellas obligaciones.

Artículo 44. Personal auxiliar de la policía municipal.

1. El Ayuntamiento podrá nombrar personal auxiliar para controlar la adecuada utilización de las paradas de estacionamiento en la vía pública y denunciar las conductas contrarias a las normas que regulen su utilización.

2. Las denuncias realizadas por personal auxiliar, sin perjuicio de las formalidades y requisitos de procedimientos exigidos por la norma, serán utilizadas como elemento probatorio para acreditar los hechos objeto de las denuncias. Al expediente administrativo que pueda instruirse, se incorporará una imagen del vehículo, ya sea en fotografía, filmación digital u otros medios tecnológicos, que permitan avalar la denuncia formulada.

Artículo 45. Ordenación del tráfico.

1. Para el ejercicio de las funciones de ordenar, señalar y dirigir el tráfico en el casco urbano, de acuerdo con lo establecido en las normas de circulación, por acuerdo del Pleno podrá crearse un cuerpo de funcionarios, de conformidad con la autorización contenida en el apartado 3 del artículo 53 de la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, añadido por la disposición adicional decimoquinta de la Ley Orgánica 19/2003, de 23 de diciembre.

2. Dichos funcionarios no se integrarán en las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad y, en el ejercicio de sus funciones, tendrán la consideración de agentes de la autoridad subordinados a los miembros de la Policía Local del Ayuntamiento de Madrid.

B) Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local (LBRL):

Artículo 25.

2. El Municipio ejercerá en todo caso como competencias propias, en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas, en las siguientes materias:

b) Medio ambiente urbano: en particular, (...) protección contra la contaminación acústica, lumínica y atmosférica en las zonas urbanas.

g) Tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad.



j) Protección de la salubridad pública.

C) Texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobada mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (LTSV):

Artículo 7. Competencias de los municipios.

Corresponde a los municipios:

a) La regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina, por medio de agentes propios, del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas cuando no esté expresamente atribuida a otra Administración.

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.

c) La inmovilización de los vehículos en vías urbanas cuando no dispongan de título que habilite el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o excedan de la autorización concedida, hasta que se logre la identificación de su conductor. La retirada de los vehículos de las vías urbanas y su posterior depósito cuando obstaculicen, dificulten o supongan un peligro para la circulación, o se encuentren incorrectamente aparcados en las zonas de estacionamiento restringido, en las condiciones previstas para la inmovilización en este mismo artículo. Las bicicletas sólo podrán ser retiradas y llevadas al correspondiente depósito si están abandonadas o si, estando amarradas, dificultan la circulación de vehículos o personas o dañan el mobiliario urbano.

Igualmente, la retirada de vehículos en las vías interurbanas y el posterior depósito de éstos, en los términos que reglamentariamente se determine.

d) La autorización de pruebas deportivas cuando discurran íntegra y exclusivamente por el casco urbano, exceptuadas las travesías.

e) La realización de las pruebas a que alude el artículo 5.o) en las vías urbanas, en los términos que reglamentariamente se determine.

f) El cierre de vías urbanas cuando sea necesario.

g) La restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales.

Artículo 18. Supuestos especiales del sentido de circulación y restricciones.



Cuando razones de seguridad o fluidez de la circulación lo aconsejen, o por motivos medioambientales, se podrá ordenar por la autoridad competente otro sentido de circulación, la prohibición total o parcial de acceso a partes de la vía, bien con carácter general o para determinados vehículos, el cierre de determinadas vías, el seguimiento obligatorio de itinerarios concretos, o la utilización de arcones o carriles en sentido opuesto al normalmente previsto.

Artículo 21. Límites de velocidad.

3. Se establecerá también reglamentariamente un límite máximo, con carácter general, para la velocidad autorizada en las vías urbanas y en travesías. Este límite podrá ser rebajado en las travesías especialmente peligrosas, por acuerdo de la autoridad municipal con el titular de la vía, y en las vías urbanas, por decisión del órgano competente de la corporación municipal.

Artículo 25. Conductores, peatones y animales.

En circulación urbana se estará a lo dispuesto por la ordenanza municipal correspondiente.

Artículo 39. Normas generales.

4. 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.

Artículo 40. 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.

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.

Artículo 105. Retirada y depósito del vehículo.

La autoridad encargada de la gestión del tráfico podrá proceder, si el obligado a ello no lo hiciera, a la retirada del vehículo de la vía y su depósito en el lugar que se designe en los siguientes casos:

e) Cuando un vehículo permanezca estacionado en lugares habilitados por la autoridad municipal como zonas de aparcamiento reservado para el uso de personas con discapacidad sin colocar el distintivo que lo autoriza.



g) Cuando un vehículo permanezca estacionado en lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria sin colocar el distintivo que lo autoriza, o cuando se rebase el triple del tiempo abonado conforme a lo establecido en la ordenanza municipal.

D) Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente (contaminación atmosférica).

Artículo cuarenta y dos.

3. No obstante, los Ayuntamientos, sin perjuicio de las competencias de las demás Administraciones Públicas, tendrán las siguientes responsabilidades mínimas en relación al obligado cumplimiento de las normas y planes sanitarios:

a) Control sanitario del medio ambiente: Contaminación atmosférica, (...)

E) Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera

La Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante Ley de Calidad del Aire), en relación con el artículo 25. 2.b) y g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local, faculta a las entidades locales para el ejercicio de las competencias tanto en materia de calidad del aire y protección contra la contaminación atmosférica, como de tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad, que tengan atribuidas en el ámbito de su legislación específica, o que les sean atribuidas en el marco de la legislación básica del Estado y de la legislación de las Comunidades Autónomas en dichas materias.

En este sentido, los artículos 16.4 de la Ley de Calidad del Aire y 25 del Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, confieren a las entidades locales, cuando exista el riesgo de que el nivel de contaminantes supere los umbrales de alerta especificados en la citada norma reglamentaria, potestades para adoptar, entre otras, medidas de restricción total o parcial del tráfico, incluyendo restricciones a los vehículos más contaminantes, a ciertas matrículas, a ciertas horas o a ciertas zonas.

4.- Principios de autonomía local, vinculación negativa y subsidiariedad:

Junto a las específicas habilitaciones legislativas, debe tenerse en cuenta que la competencia municipal se fundamenta en los **principios de autonomía local, vinculación negativa y de subsidiariedad**, la competencia normativa de las entidades locales no precisa de norma habilitadora expresa en cada ámbito sectorial, siempre que no esté excluida la competencia y no contravenga la legislación dado que, de conformidad con lo previsto en el artículo 31 de la LCREM, el Ayuntamiento de Madrid *“puede promover toda clase de actividades y prestar todos los servicios públicos que afecten al interés general de los ciudadanos y no estén expresamente atribuidos a otras administraciones públicas. En estos supuestos, el Ayuntamiento puede llevar a cabo actividades complementarias a las realizadas por esas Administraciones”*.

La Constitución Española de 1978 garantiza en su artículo 140 la autonomía de los municipios.

El artículo 3 de la Carta Europea de Autonomía Local, adoptada en Estrasburgo en fecha 15 de octubre de 1985, define la autonomía local como *“el derecho y la capacidad efectiva de las*



Entidades Locales de ordenar y gestionar una parte importante de los asuntos públicos, en el marco de la Ley, bajo su propia responsabilidad y en beneficio de sus habitantes”.

En ejercicio de los principios de autonomía local, vinculación negativa y de subsidiaridad se ha establecido el régimen de sancionador en materia de convivencia y protección del patrimonio municipal contenido en el capítulo único del título II adicionado al libro IV de la OMS mediante el artículo único de la propuesta normativa, que en los artículos 243 a 254 regula las infracciones y sanciones en materia de convivencia en el espacio público municipal, y las infracciones y sanciones en materia de protección del patrimonio municipal y del aprovechamiento especial del dominio público local .

5.- Participación de otras Administraciones Públicas.

En la elaboración de la propuesta normativa han participado otras Administraciones Públicas, concretamente:

- a) Durante la fase de reuniones celebrada en diciembre de 2020 participaron representantes de otras Administraciones Públicas, como el Consorcio Regional de Transporte de la Comunidad de Madrid; así como organizaciones a los que las distintas leyes sectoriales estatales o autonómicas reconocen representación institucional de su específico sector, tanto en lo económico y empresarial como la Cámara de Comercio de Madrid y la patronal CEIM-CEOE), el Comité Madrileño de Transporte por Carretera sección viajeros al que la Ley de coordinación de los transportes terrestres de la Comunidad de Madrid reconoce representatividad del sector con las Administraciones Públicas; del sector asociativo ciudadana (FRAVM, la Federación Regional de Asociaciones Vecinales de Madrid); y la Academia (Universidad Rey Juan Carlos).
- b) Durante la fase de informes facultativos se solicitó, en fecha 29 de enero de 2021, informe a: la Consejería de Sanidad ; la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Sostenibilidad; la Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructura; la Consejería de Vivienda y Administración Local y el Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM). Se han recibido contestaciones de todos los órganos citados excepto la Consejería de Vivienda y Administración Local. Han emitido informe la Consejería de Sanidad, la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Sostenibilidad y el CRTM.
- c) Todo ello sin perjuicio del derecho de la Administración General del Estado y de la Comunidad de Madrid a formular alegaciones e informar con carácter no preceptivo durante el proceso de información pública.

6.- Conflictividad competencial en la materia regulada:

1. En el ámbito competencial de la Comunidad de Madrid no existe constancia de conflictos de constitucional entre el Estado y la Comunidad de Madrid en materia de leyes y disposiciones normativas con fuerza de ley, dada la claridad de la distribución competencial en la materia, dado que el artículo 149.1.21ª. de la Constitución Española atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de *“tráfico y circulación de vehículos a motor”*.

2. Las Sentencias del Tribunal Supremo de 29 mayo 2000 (casación 7380/199415), de 15 de julio de 2002 (casación núm. 7729/1997) y de 2 octubre 2002 (casación núm. 10423/1997) señalan que la regulación del tráfico y la movilidad no es solo una cuestión de circulación de vehículos



sino de efectivo ejercicio de otros derechos, de la protección de medio ambiente y del patrimonio:

“la ordenación del tráfico urbano adquiere en nuestros días una nueva y relevante dimensión pública. Puede afirmarse sin exageración que su correcta regulación influye no sólo en la libre circulación de vehículos y personas sino incluso también en el efectivo ejercicio de otros derechos como el de acceso al puesto de trabajo, el disfrute de servicios tan imprescindibles como los sanitarios, educativos, culturales etc., sin excluir desde luego su conexión con la protección del medio ambiente y la defensa del Patrimonio Artístico, amenazados uno y otro por agresiones con origen en dicho tráfico. La calidad de la vida en la ciudad tiene mucho que ver con el acertado ejercicio y la adecuada aplicación de cuantas técnicas jurídicas -normativas, de organización de los servicios públicos, de gestión del demanio público, etc.- están a disposición de las Administraciones Públicas competentes en la materia”.

3. Como establece el Tribunal Superior de Justicia de Madrid en el FJ 6ª de la STSJM 201/2019, de 13 de marzo de 2019, de la Sección Segunda de la Sala de lo Contencioso-administrativo del TSJM (recurso de apelación 1068/2017), la competencia en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica no pueden excluir la competencia que ostentan los entes locales en materia de ordenación del tráfico y circulación de vehículos de motor y de adopción de eventuales restricciones para proteger la salud de las personas:

“Sin embargo, ante todo debemos notar que respecto a la asignación al Estado de competencia exclusiva en materia de “bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica (artículo 149.1.13 de la Constitución) –(...)– es doctrina reiterada del Tribunal constitucional la que ha puesto de manifiesto que la competencia estatal en cuanto a la ordenación general de la economía responde al principio de unidad económica y abarca las líneas de actuación tendentes a alcanzar los objetivos de política económica global o sectorial fijados por la propia Constitución, así como la adopción de medidas precisas para garantizar la realización de los mismos pero que para la afectación y condicionamiento por dicha competencia estatal debe tratarse de cuestiones con “incidencia directa y significativa sobre la actividad económica general” [por todas STC 65/1998, de 18 de marzo (FJ 7) y las que en ella se citan], so pena de llegar a un vaciamiento o a una limitación irrazonable de las competencias de otras Administraciones territoriales (en nuestro caso local), de modo que este título competencial no puede esgrimirse para excluir la competencia que ostentan los entes locales en materia de ordenación del tráfico y circulación de vehículos de motor y de adopción de eventuales restricciones como las aquí combatidas, las cuales tienen su base en las normas legales y reglamentarias que han quedado anteriormente citadas”.

7.- Competencia para la elaboración de la MAIN:

El punto 3 de las Directrices sobre la Memoria de Análisis de Impacto Normativo y la Evaluación Normativa, aprobadas mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de 3 de mayo de 2018, la competencia para la elaboración de la MAIN es el órgano directivo impulsor y responsable de la propuesta normativa.

El órgano directivo impulsor y responsable de la propuesta normativa es la Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación de conformidad con el apartado 13º.1.1.f) del Acuerdo de 4 de julio de 2019, de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, de organización y



17PEQ230I6DDBN2G

competencias del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad,⁴⁶ por el que se delega la competencia del “impulsar, proponer y elaborar el proyecto de normas reguladoras de circulación y movilidad”.

De conformidad con el apartado 13º.1.3.f) del Acuerdo de 4 de julio de 2019, de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, de organización y competencias del Área de Gobierno de Medio Ambiente, en el ejercicio de esta competencia de impulso y proposición de proyecto normativo se ha integrado la competencia de la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental de “elaborar el proyecto de normas reguladoras de los servicios públicos” de los siguientes servicios públicos: el SER, conforme al apartado 13º.1.3.a); el control del uso de las reservas situadas en el AER en virtud del apartado 13º.1.3.b); la planificación, promoción, implantación y coordinación de la gestión de permisos, y el control de los accesos a las Zonas de Bajas Emisiones conforme al apartado 13º.1.3.c); fijar los criterios de gestión y funcionamiento y conceder las autorizaciones de acceso a las áreas de acceso restringido del apartado 13º.1.3.d); señalización de apartado 13º.1.3.e) de citado Acuerdo.

6.2. Impacto organizativo.

6.2.1 Impacto sobre la organización municipal.

El proyecto normativo no conlleva la creación o supresión de entidades ni órganos directivos en la organización municipal, ni altera el reparto de atribuciones preexistente entre las distintas Áreas del Gobierno municipal.

El proyecto de ordenanza no conlleva cambios en la organización municipal en los términos definidos por los acuerdos de la Junta de Gobierno de organización y competencias de las Áreas de Gobierno, que define la estructura hasta el nivel de subdirecciones generales, sin perjuicio de la necesidad de reforzar la estructura dependiente de la Subdirección General de Regulación de la circulación y del Servicio del Taxi y de la Subdirección General de Régimen Jurídico y Autorizaciones en los términos que a continuación se exponen.

6.2.2 Consideraciones previas sobre el impacto en materia de medios personales de la creación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” por la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 hasta la actualidad.

En ejercicio de principio de transparencia de la Administración Municipal y en atención a las consideraciones motivadas por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid en sus resoluciones judiciales sobre la Ordenanza de Movilidad Sostenible aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, se considera necesario dejar constancia en este apartado de la información sobre los costes en materia de medios personales imprescindibles para la creación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central”, que fueron incorporados al Informe de viabilidad, de 25 de octubre de 2018, del Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid por el que se desarrolla el régimen de gestión y funcionamiento de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” y que debieron haber sido incluidos en el análisis del impacto presupuestario de la MAIN de la OMS:

⁴⁶https://sede.madrid.es/FrameWork/generacionPDF/ANM2019_65.pdf?idNormativa=8de1a34b351db610VgnVCM1000001d4a900aRCRD&nombreFichero=ANM2019_65&cacheKey=52



“La creación y posterior gestión y control de permisos de acceso a esta nueva zona de bajas emisiones, con una superficie sustancialmente superior a las actuales Áreas de Prioridad Residencial, ha supuesto y supondrá hasta su completa implementación un incremento importante de la carga de trabajo en gestión de permisos de accesos y control de accesos no autorizados en la Subdirección General de Gestión de la Movilidad de la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental.

Por ello, por Resolución del Gerente de la Ciudad de 29 de enero de 2018, se aprobó el “Programa temporal de empleo para la puesta en marcha de una nueva Área Central Cero Emisiones de acceso restringido al tráfico de vehículos”, que implicó la creación de 30 puestos de trabajo, necesarios para la aplicación de las normas de gestión y funcionamiento de Madrid Central y cuyos costes anuales, incluidos los de seguridad social, son los siguientes:

CATEGORIA	COSTE ANUAL	EFFECTIVOS	TOTAL
AUXILIAR ADMINISTRATIVO, N.C.D. 14	27.184,94	12	326.219,28
AUXILIAR DE OBRAS Y VIAS PUBLICAS, N.C.D. 16	28.178,66	16	450.858,56
INGENIERO TECNICO, N.C.D. 20	52.091,72	2	104.183,44
			881.261,28

Inicialmente, el PET se aprobó por una duración de 12 meses, prorrogables hasta un máximo de tres años, habiéndose incorporado los trabajadores en distintas fechas de 2018 y se ha solicitado una prórroga de 12 meses a partir del 31 de enero de 2019, fecha de finalización del PET.

El gasto se imputará a las partidas de retribuciones de funcionarios y seguridad social (costes) del programa 13404”.

Este impacto presupuestario en materia de medios personales no es imputable al proyecto normativo objeto de la presente MAIN, porque se refieren a la creación de la ZBE “Madrid Central” anulada mediante varias resoluciones judiciales como consecuencia de los defectos formales advertidos en su tramitación, que han motivado la anulación de los artículos 21 a 23 y de la DT 3ª de la OMS de 5 de octubre de 2018.

Con la inclusión en este apartado solo se pretende ofrecer la información presupuestaria que debió ser incluida en la MAIN de la OMS de 5 de octubre de 2018 y cuya omisión motivó, en parte, la nulidad de la ZBE “Madrid Central”, para satisfacer materialmente las obligaciones de transparencia sobre dicha información respecto a la que el Ayuntamiento de Madrid se siente en deuda con la ciudadanía y con el TSJM.

Esta información no afecta a la creación de la ZBEDEP Distrito Centro”, cuyos costes de medios personales a través de Programa de Empleo Temporal de la Subdirección General de Movilidad para el periodo 2021-2025 se analizan en el punto “3.-” del apartado 6.2.3.

6.2.3 Impacto de la aprobación de proyecto normativo en materia de medios personales:

La aprobación y aplicación del proyecto normativo requeriría la modificación de la RPT para la creación de nuevos puestos en las siguientes Subdirecciones Generales:



1.- La Subdirección General de Regulación de la Circulación y del Servicio del Taxi de la Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, que requiere adecuar su dotación de recursos humanos a:

- a) la creación de la “Madrid Zona de Bajas Emisiones” mediante el nuevo contenido que el proyecto normativo propone respecto del artículo 21 y el apartado 2 de la disposición transitoria primera y la modificación del contenido del anexo II de la OMS, que supondrá el control del acceso y circulación por Madrid de cientos de miles de desplazamientos diarios;
- b) el incremento de la dotación de medios de regulación de la circulación para atender el incremento de las tareas derivadas de la gestión de los paneles de señalización variable y de medios de control (cámaras con lector OCR y foto-rojos), así como para la solicitud y gestión de fondos nacionales y europeos (con especial referencia al “Mecanismo de Recuperación” y al “Programa REACT-EU”).

La dotación que se estima necesaria para asumir las nuevas funciones así como para las labores adicionales de seguimiento, gestión y control de los medios de regulación de la circulación sería de dos servicios, con dos departamentos cada uno, que supondrían la creación de los siguientes puestos:

- a) Creación del “Servicio de Regulación de Circulación”, del que dependería un nuevo departamento:
 1. Creación del “Departamento de Ingeniería de tráfico”, que sustancialmente se corresponde con la actual estructura, con perfiles de Ingeniería de Caminos con el cometido siguiente:
 - Gestión del Centro de Gestión de Tráfico.
 - Gestión de la regulación semafórica en la ciudad de Madrid.
 - Gestión de los sistemas de paneles de señalización variable.
 - Informe de proyectos de urbanización y ordenación en materia de tecnologías del tráfico.
 - Concesión de ocupaciones temporales de la vía pública.
 - Gestión de Sanciones de los Sistemas Automáticos, que se ocuparía de la tramitación de las sanciones derivadas del incumplimiento de la regulación de “Madrid ZBE”.
- b) Creación del “Servicio de Tecnologías del Tráfico”, del que dependerían los siguientes dos departamentos:
 1. “Departamento de Tecnologías de la Información de Tráfico”, el único existente actualmente en la RPT, que asumiría las siguientes funciones sustancialmente nuevas:
 - Gestión del desarrollo de los sistemas de tráfico
 - Gestión del desarrollo de los sistemas automatizados de sanciones.
 2. Creación del “Departamento de Innovación”, que asumiría las siguientes funciones:
 - Normalización de elementos.
 - Gestión de proyectos de innovación y captación de fondos nacionales y europeos.



Los puestos de trabajo necesarios para asumir las nuevas funciones derivadas del proyecto normativo y el incremento de tareas previamente descritos serían:

- a) Dos puestos de "Jefatura de Servicio" (NCD 29);
- b) Dos puestos de "Jefatura de Departamento" (NCD 28);
- c) Cinco puestos de "Jefatura de Unidad" (NCD 26)
- d) Tres promociones de nivel 24 a nivel 26;
- e) Tres puestos de "Jefatura de Sección" (NCD 24);
- f) Cuatro puestos de "Jefatura de Negociado" (NCD 22);
- g) Dos puestos de "Administrativos/Auxiliares Administrativos" (NCD 18).

A continuación se detallan los costes presupuestarios de capítulo I que se derivarían de la dotación de las necesidades de medios personales descritas:

DENOMINACION	GRUPO	NCD	Nº EFECTIVOS	COSTE ANUAL	COSTE TOTAL
Jefatura de Servicio	A1	29	2	79.895,18	159.790,36
Jefatura de Departamento	A2	28	2	70.561,10	141.122,20
Jefatura de Unidad	A1A2	26	5	67.550,94	337.754,70
Promoción N24 - N26	A1A2		3	2.178,26	6.534,78
Jefatura de Sección	A1A2	24	3	65.372,68	196.118,04
Jefatura de Negociado	C1	22	4	42.899,22	171.596,88
Administrativos/Auxiliares Administrativos	C1C2	18	2	34.420,36	68.840,72
COSTE ANUAL				362.877,74	1.081.757,68
COSTE 2022-2025 (incremento estimado 1%):					4.436.293,67
COSTE PERIODO (3 MESES) 2021					241.627,92
TOTAL SG REGULACIÓN DE LA CIRCULACIÓN Y DEL SERVICIO DEL TAXI					4.677.921,59

El coste anual estimado de la dotación de los puestos necesarios para la asunción de las funciones derivadas del proyecto normativo es de 1.081.757,68 euros.

Por tanto, el coste estimado en el periodo 2022-2025, considerando una subida anual del 1%, sería de 4.436.293,67 euros, a los que habría que añadir el coste proporcional a los meses de 2021 una vez se produjera a la aprobación de la RPT, su dotación y cobertura efectiva que se estiman en 241.627,92 euros.

El coste total de la modificación de la RPT de la Subdirección General de Regulación de la Circulación y del Servicio del Taxi asciende a **4.677.921,59 euros en el periodo 2021-2025**.

2.- La Subdirección General de Régimen Jurídico y Autorizaciones de la de la Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, que requiere adecuar su dotación de recursos humanos a:

- a) Las nuevas funciones derivadas de la introducción en la OMS de la normativa sancionadora en materia de convivencia en el espacio público y de protección de patrimonio municipal en el ámbito de sus competencias: infracciones tanto en materia de TEPMR como de bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP, destinadas a su arrendamiento sin conductor en el espacio público local sin base fija.



- b) El incremento de tareas de dicha Subdirección en materia de:
- El incremento de las autorizaciones de TEPMR.
 - La gestión de las autorizaciones demaniales de aprovechamiento especial del dominio público local consistente en el estacionamiento en el espacio público municipal, sin base fija, de bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP, destinadas a su arrendamiento sin conductor, incluyendo el régimen de suspensión, revocación y sancionador.
 - El incremento de autorizaciones en materia de transportes especiales y mudanzas.

La dotación que se estima necesaria para asumir las nuevas funciones así como para gestionar el incremento de las tareas citadas en materia de autorizaciones sería de dos puestos

- a) Un puesto de “Jefatura de Negociado” abierto a los grupos A2 y C1, con NCD 22 y complemento específico de 14.701’02 euros.
- b) Un puesto “Auxiliar administrativo/a” abierto a los grupos C1 y C2, con NCD 16 y complemento específico de 8.882’78 euros.

DENOMINACION	GRUPO	NCD	Nº EFECTIVOS	COSTE ANUAL	COSTE TOTAL
Jefatura de Negociado	C1	22	1	42.899,22	42.899,22
Auxiliares Administrativos	C2	16	1	30.365,40	30.365,40
COSTE ANUAL				73.264,62	73.264,62
COSTE 2022-2025:					300.458,57
COSTE PERIODO (3MESES) 2021					16.282,95
TOTAL SG RÉGIMEN JURÍDICO Y AUTORIZACIONES					316.741,52

El coste total de la modificación de la RPT de la Subdirección General de Régimen Jurídico y Autorizaciones asciende a **316.741,52 euros en el periodo 2021-2025**.

3.- La Subdirección General de Movilidad de la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental, requiere incrementar sus medios personales para asumir:

- a) el incremento de trabajo derivado de la ampliación del SER a las zonas, barrios y distritos relacionados en la disposición transitoria quinta e incorporadas al AER mediante la modificación del anexo I de la OMS;
- b) la gestión del sistema de accesos a las ZBEDEP “Distrito Centro” (que conforme a la propuesta normativa supondrá la autorización de los vehículos de las empresas y autónomos en los términos en los que el proyecto normativo propone dar un nuevo contenido al artículo 23, la disposición transitoria tercera y el anexo III de la OMS, y “Plaza Elíptica”, conforme al nuevo contenido que el proyecto normativo propone dar a la OMS mediante la modificación del artículo 24 y el nuevo contenido que se daría al anexo IV de la OMS.

Para estas labores la citada Subdirección requerirá un “Plan de empleo temporal” (PET) por el que se dotarán los siguientes puestos:

- a) Dos puestos de “Ingeniero/a Técnico/a Informático/a”, del grupo A2, con NCD 20 y complemento específico de 22.850,10 euros. La línea retributiva de esta categoría es la de técnico medio de informática cuyo coste unitario anual de cada puesto sería de



17PEQ230I6DDBN2G

44.594,88 euros incluidos costes sociales. Por tanto, el coste total anual de estos dos puestos ascendería a 89.189,76 euros anuales.

- b) Seis puestos de “Auxiliar obras y vías públicas” del grupo C2, con NCD 16 y complemento específico de 8.454,74 euros. Las retribuciones de cada puesto ascenderían a 23.649,02 euros, mientras que la Seguridad Social ascendería a 6.113,28 euros, por lo que el coste unitario anual de cada puesto sería de 29.762,30 euros. Por tanto, el coste total anual de todas las retribuciones y seguros sociales de los seis puestos de trabajo es de 178.573,80 euros/anuales.
- c) Nueve puestos de “Auxiliar administrativo/a” del grupo C2, con NCD 14 y complemento específico de 8.427,30 euros. Las retribuciones de cada puesto ascenderían a 22.933,20 euros, mientras que la Seguridad Social ascendería a 5.893,80 euros, por lo que el coste unitario anual de cada puesto sería de 28.827,00 euros. El coste total anual de todas las retribuciones y seguros sociales de los nueve puestos de trabajo es de 259.443,00 euros/anuales.

El coste anual estimado del citado “Plan de empleo temporal” (PET) es de 527.206,56 euros con una duración máxima de tres años. No obstante en el ejercicio 2021 se estima un coste de 351.340,83 euros durante 9 meses.

CATEGORIA	Nº EFECTIVOS	COSTE UNITARIO ANUAL	TOTAL COSTE ANUAL
Ingeniero Técnico Informático	2	44.594,88 €	89.189,76 €
Auxiliar Administrativo/a	9	28.827,00 €	259.443,00 €
Auxiliar Obras y Vías Públicas	6	29.762,30 €	178.573,80 €

COSTE TOTAL EFECTIVOS POR PERIODO

527.206,56 €

DENOMINACION	GRUPO	NCD	NÚMERO DE EFECTIVOS	COSTE ANUAL POR PUESTO UNITARIO	COSTE TOTAL
Ingeniero técnico informático	A2	20	2	44.594,88	89.189,76
Auxiliar obras y vías publicas	C2	16	6	29.762,30	178.573,80
Auxiliar administrativo	C2	14	9	28.827,00	259.443,00
COSTE ANUAL				103.184,18	527.206,56
COSTE 2022-2023:					1.054.413,12
COSTE PERIODO (9 MESES) 2021					351.340,83
TOTAL SG MOVILIDAD (PET)					1.405.753,95

La duración máxima del “Plan de empleo temporal” es de tres años, por lo que se estima un gasto en el período 2021 a 2023 de 1.405.753,95 euros:

Ejercicio presupuestario	Cuantía del “Plan de empleo temporal”
2021 (9 meses)	351.340,83 euros
2022	527.206,56 euros



2023	527.206,56 euros
TOTAL	1.405.753,95euros

4.- El Centro Municipal de Acústica de la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental, requiere incrementar sus medios personales para asumir:

El notable incremento de la demanda de los servicios incremento y las nuevas tareas que conllevaría la aprobación del nuevo contenido que el proyecto normativo daría al artículo 230 de la OMS, para la ejecución de las inspecciones periódicas de todos los vehículos y maquinaria afectos a la gestión directa por la Administración Municipal de servicios públicos, así como los vehículos de titularidad de terceros que estén afectos a la prestación indirecta de servicios municipales y la ejecución de obras municipales, en el Centro Municipal de Acústica (CMA), para asegurar el cumplimiento de lo establecido en la Ordenanza de Protección contra la Contaminación Acústica y Térmica (OPCAT).

La satisfacción de dicha demanda de los servicios del Centro Municipal de Acústica (en adelante "CMA") exige el adecuado refuerzo de sus medios, tanto personales como técnicos. Para ello resulta necesario reforzar los medios personales del "CMA" con la creación de cuatro nuevos puestos y la modificación del nivel de complemento de destino de otro puesto.

En la siguiente tabla se detallan los cuatro puestos de nueva creación en la RPT junto con el incremento en el nivel de complemento de destino de un puesto de "Auxiliar Administrativo/a" ya existente.

	Situación	Grupo	Titulación	Nivel	Creación RPT	Modificación RPT
Jefe/a de Sección	-	A1/A2	Ing. Técnico	24	1	
Jefe/a de Negociado	-	A2/C1		22	1	
Aux. Administrativo	Vacante	C2		18		1*
Agente de residuos medioambientales	-	C2		18	2	

* Modificación de nivel 14 a nivel 18

Todo ello supondría modificar la RPT del Centro Municipal de Acústica de la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental, en los siguientes términos:

- Creación de un puesto de "Jefe de Sección", del grupo A1A2, con NCD 24, el coste unitario anual de cada puesto sería de 65.372,68 euros.
- Creación de un puesto de "Jefe de Negociado", del grupo C1, con NCD 22, el coste unitario anual de cada puesto sería de 42.899,22 euros.
- Modificación de un puesto de Auxiliar Administrativo C2, con NCD 14 a Administrativo/auxiliar administrativo C1C2 con NCD 18, el coste de la modificación sería de 5.593,36 euros.
- Creación de dos puestos de "Agentes de Residuos Medio Ambientales" del grupo C2, con NCD 18 El coste unitario anual de cada puesto sería de 35.440,56 euros incluyendo el mismo el plus de Festividad ARMA.



17PEQ230I6DDBN2G

El coste estimado de la modificación de la RPT del "CMS" sería de 184.746,38 euros/anales, excepto los tres meses que se estiman en 2021 cuyo coste ascendería a 41.237,43 euros, por lo que en el período 2021-2025 ascendería a 798.883,56 euros.

DENOMINACION	GRUPO	NCD	Nº EFECTIVOS	COSTE ANUAL	COSTE TOTAL
Jefatura de Sección	A1A2	24	1	65.372,68	65.372,68
Jefatura de Negociado	C1	22	1	42.899,22	42.899,22
MODF. 14 A 18			1	5.593,36	5.593,36
AGENTE DE RESIDUOS MEDIO AMBIEN.	C2	18	2	35.440,56	70.881,12
COSTE ANUAL				149.305,82	184.746,38
COSTE 2022-2025:					757.645,83
COSTE PERIODO (3 MESES) 2021					41.237,73
TOTAL CENTRO MUNICIPAL DE ACÚSTICA					798.883,56

5.- Estimación de los costes de personal derivados de la aprobación y aplicación del proyecto normativo:

Por todo lo anterior se estima que la aprobación de proyecto normativo requerirá la modificación de la "Relación de puestos de trabajo" (RPT) de la Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación (en el ámbito de las Subdirecciones Generales de Tecnologías del Tráfico y del Servicio del Taxi y de Régimen Jurídico y Autorizaciones), y de la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental (en el ámbito del Centro Municipal de Acústica), así como la aprobación de un "Plan temporal de empleo (PET)" por tres años, en el periodo analizado (2021-2025) a:

A) COSTE ANUAL:

Tal y como refleja en su Informe de 12 de abril de 2021 la Dirección General de Costes y Gestión de Personal, la estimación de los costes de personal derivados de la aprobación y aplicación del proyecto normativo será de 1.866.975,24 euros anuales según el desglose que se acompaña:

ÓRGANO	TIPO	PERIODO	ESTIMACIÓN DE COSTES
SG de Regulación de la Circulación y Servicio del Taxi	Creación y modificación RPT	Anual	1.081.757,68 €
SG de Régimen Jurídico y Autorizaciones	Creación y modificación RPT	Anual	73.264,62 €
SG de Movilidad	Programa de carácter temporal (PCT)	Anual	527.206,56 €
Centro Municipal de Acústica	Creación y modificación RPT	Anual	184.746,38 €
TOTAL			1.866.975,24 €

B) COSTE TOTAL EN EL PERIODO 2021-2025:

ÓRGANO	TIPO	PERIODO PRESUPUESTARIO	ESTIMACIÓN DE COSTES (EN EUROS)
--------	------	------------------------	---------------------------------



17PEQ23016DDBN2G

SG de Regulación de la Circulación y Servicio del Taxi	Modificación / creación de RPT	2021-2025	4.677.921,59
SG de Régimen Jurídico y Autorizaciones	Modificación / creación de RPT	2021-2025	316.741,52
SG de Movilidad	PET	2021-2023	1.405.753,95
Centro Municipal de Acústica	Modificación / creación de RPT	2021-2025	798.883,56
TOTAL			7.199.300,62
COSTE DEL PROGRAMA	7.199.300,62		
FINANCIACIÓN	Se financiará con cargo a los créditos de la sección 150 "Medio Ambiente y Movilidad". disponibles del capítulo II del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad.		

La propuesta normativa afecta al presupuesto de gastos, en materia de medios personales debido a la necesidad de modificación de la relación de puestos de trabajo (RPT) y la dotación económica correspondiente a la creación de nuevos puestos así como a la aprobación de un Plan de empleo temporal (PET), que serán financiados con créditos disponibles del capítulo II del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad (Sección 150 "Medio Ambiente y Movilidad").

No existe cofinanciación de otras Administraciones Públicas ni de entidades privadas.

6.3. Impacto presupuestario

En desarrollo del artículo 135 de la Constitución, que introdujo la obligatoriedad constitucional de la regla fiscal que limita el déficit público de carácter estructural, se aprobó la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera de las Administraciones Públicas, aplicable a las Entidades Locales conforme a su ámbito subjetivo de aplicación regulado en su artículo 2, y cuyos pilares básicos son:

- la estabilidad presupuestaria de las Administraciones Públicas, conforme a lo previsto en su artículo 3;
- la sostenibilidad financiera, regulada en su artículo 4;
- y la regla de gasto.

6.3.1 Suspensión de la aplicación de las reglas fiscales:

En la "Recomendación del Consejo de 20 de julio de 2020, relativa al Programa Nacional de Reformas de 2020 de España y por la que se emite un dictamen del Consejo sobre el Programa de Estabilidad para 2020 de España",⁴⁷ el Consejo Europeo recomendaba a España que tomara

⁴⁷<https://www.boe.es/doue/2020/282/Z00054-00061.pdf>



17PEQ230I6DDBN2G

medidas en 2020 y 2021 con el fin de adoptar "todas las medidas necesarias, en consonancia con la cláusula general de salvaguardia del Pacto de Estabilidad y Crecimiento, para combatir la pandemia de COVID-19, sostener la economía y respaldar la posterior recuperación de forma eficaz".

En fecha 20 de octubre de 2020 el Congreso de los Diputados autorizó la suspensión en los ejercicios 2020 y 2021 de las reglas fiscales de los límites de déficit estructural y de volumen de deuda pública al apreciar la situación extraordinaria derivada de la situación de pandemia por la COVID-19.⁴⁸ Con ello, el Congreso de los Diputados autorizó por primera vez la aplicación de lo previsto en:

- a) el artículo 135.4 de la Constitución, que dispone que: "*Los límites de déficit estructural y de volumen de deuda pública sólo podrán superarse en caso de catástrofes naturales, recesión económica o situaciones de emergencia extraordinaria que escapen al control del Estado y perjudiquen considerablemente la situación financiera o la sostenibilidad económica o social del Estado, apreciadas por la mayoría absoluta de los miembros del Congreso de los Diputados*";
- b) El artículo 11.3 de la Ley Orgánica 2/2012 de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera, que establece que: "*Excepcionalmente, el Estado y las Comunidades Autónomas podrán incurrir en déficit estructural en caso de catástrofes naturales, recesión económica grave o situaciones de emergencia extraordinaria que escapen al control de las Administraciones Públicas y perjudiquen considerablemente su situación financiera o sus sostenibilidad económica o social, apreciadas por la mayoría absoluta de los miembros del Congreso de los Diputados. Esta desviación temporal no puede poner en peligro la sostenibilidad fiscal a medio plazo*".

La autorización por el Congreso de los Diputados al Gobierno de la Nación supone fijar el límite máximo de gasto no financiero del Estado en 2021 en 196.094 millones de euros,⁴⁹ incluyendo un total de 27.436 millones de euros de los fondos europeos (25.000 millones de transferencias del Mecanismo de Recuperación y 2.436 millones del Programa REACT-EU), y la suspensión de los siguientes Acuerdos del Consejo de Ministros:

- a) el Acuerdo de 11 de febrero de 2020 por el que se adecúan los objetivos de estabilidad presupuestaria y de deuda pública para el conjunto de las Administraciones Públicas y de cada uno de los subsectores para el año 2020, para su remisión a las Cortes Generales;
- b) así como el Acuerdo de 11 de febrero de 2020 por el que se fijan los objetivos de estabilidad presupuestaria y de deuda pública para el conjunto de Administraciones Públicas y de cada uno de sus subsectores para el período 2021-2023 para su remisión a las Cortes Generales, y el límite de gasto no financiero del presupuesto del Estado para 2021

⁴⁸<https://www.lamoncloa.gob.es/serviciosdepremsa/notasprensa/hacienda/Paginas/2020/201020-congreso.aspx>

⁴⁹<https://www.mineco.gob.es/portal/site/mineco/menuitem.ac30f9268750bd56a0b0240e026041a0/?vgnextoid=06bcec85eadf4710VgnVCM1000001d04140aRCRD&vgnextchannel=864e154527515310VgnVCM1000001d04140aRCRD>



17PEQ23016DDBN2G

Con esta decisión el Reino de España sigue las recomendaciones de la Comisión Europea, que decidió aplicar la cláusula general de salvaguarda del Pacto de Estabilidad y Crecimiento en 2020 y que prorrogará en 2021, permitiendo a los Estados miembros dejar en suspenso la senda de consolidación fiscal aprobada antes de la crisis.

Esta decisión no exime de las obligaciones de responsabilidad fiscal de las Administraciones Públicas y del obligado cumplimiento del Plan de Estabilidad de 2021 remitido por el Gobierno de la Nación a la Comisión Europea que recoge una tasa de referencia del déficit del 7,7% en 2021, de la que el 0,1% correspondería a las Entidades Locales y que, gracias a la suspensión de las reglas fiscales podrán hacer uso de sus remanentes y contribuir así en la recuperación económica y social de España.

Todo ello acredita la situación de cierta excepcionalidad presupuestaria que viven las Administraciones Públicas, en la que se produce un incremento sustancial de la demanda de servicios públicos y una reducción de los ingresos fiscales como consecuencia de la crisis sanitaria y socioeconómica que vivimos desde febrero-marzo de 2020.

6.3.2 Principio de eficiencia en la asignación y utilización de los recursos públicos:

Resulta imposible conocer durante la redacción y tramitación de un proyecto normativo conocer con detalle los gastos e ingresos presupuestarios que derivarían de su aprobación como norma reglamentaria con vocación de aplicación temporal indeterminada.

Como señala la jurisprudencia del Tribunal Supremo *“no cabe exigir una ponderación detallada y exacta de todos los costes que pueda suponer el reglamento, pues se trata de datos cuya completa determinación puede resultar imposible en el momento de aprobarse aquél, pero al menos es preciso la elaboración de una estimación aproximada que tenga en cuenta las variables que puedan producirse”* (STS del Pleno de la Sala de lo Contencioso-administrativo de 27 de noviembre de 2006, recurso 51/2005).

En los términos que exige la jurisprudencia del Alto Tribunal se expondrán a continuación la estimación de gastos (apartado 6.3.3) e ingresos (apartado 6.3.4) que se derivarían desde el punto de vista presupuestario de la aprobación de proyecto normativo.

En aplicación del principio de eficiencia en la asignación y utilización de los recursos públicos, y en cumplimiento de lo previsto en el artículo 7.3 de la citada Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera y el artículo 129.7 de la Ley 39/2015 (LPAC), se valoran a continuación las repercusiones y efectos sobre los gastos e ingresos, presentes y futuros del proyecto normativo:

6.3.3 Resumen del impacto presupuestario en materia de gastos:

PRESUPUESTO DE GASTOS:

1.- Costes de implantación del sistema de control de accesos de “Madrid ZBE”.

Se prevé la creación de un sistema de control automatizado del tráfico, la circulación y la seguridad vial, orientado fundamentalmente a velar por el cumplimiento de la regulación de “Madrid ZBE”, sin perjuicio de su función general de control del cumplimiento de la normativa de tráfico, circulación y seguridad vial.



El coste de implantación del sistema de control, de accesos a “Madrid ZBE” se estima en 18.955.482,80 euros, como se detallará a continuación.

Previamente a la exposición de los costes presupuestarios, resulta preciso describir las cuatro fases reguladas en la redacción que el proyecto normativo propone respecto del apartado 2.b) de la Disposición transitoria primera de la OMS, para garantizar la proporcionalidad de “Madrid ZBE”, y los trabajos que se desarrollarían en cada una de las fases:

1ª) Fase I. Control de acceso de vehículos automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid a fecha 1 de enero de 2022, que tienen prohibido acceder y circular por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022. En esta fase se llevarán a cabo las siguientes actuaciones: los siguientes elementos:

- Se contratará administrativamente, mediante concurso abierto, el suministro, instalación y puesta en servicio de 130 cámaras lectoras de matrículas.
- Ampliación de la red de comunicación de datos del Departamento de Tecnologías del Tráfico para conectar las cámaras al centro de control
- Suministro de un sistema informático, incluido *hardware* y *software*, para la gestión de infracciones con las siguientes funcionalidades:
 - o Gestión de autorizaciones
 - o Gestión de evidencias e infracciones.
 - o Integración con bases de datos externas.
 - o Integración con los sistemas de tratamiento de sanciones del Ayuntamiento de Madrid.
- Señalización de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” en la M30.
- Sistema de analítica de tránsitos a partir del cual se realizarán estudios del parque circulante, cálculos de tráfico, etc.
- Mantenimiento del sistema.

2ª) Fase II. Control de acceso de vehículos automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid a fecha 1 de enero de 2022, que tienen prohibido acceder y circular por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 ni por la M-30 desde el 1 de enero de 2023. En esta segunda fase se llevarán a cabo las siguientes actuaciones administrativas:

- Se contratará administrativamente, mediante concurso abierto, el suministro, instalación y puesta en servicio de 130 cámaras lectoras de matrículas.
- Ampliación de la red de comunicación de datos del Departamento de Tecnologías del Tráfico para conectar las cámaras al centro de control
- Ampliación de hardware y licencias del sistema de gestión de tráfico.
- Señalización de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” en los accesos exteriores a la M30.
- Sistema de analítica de tránsitos a partir del cual se realizarán estudios del parque circulante, cálculos de tráfico, etc.



- Mantenimiento del sistema.

3ª) Fase III. Control de acceso de vehículos automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid a fecha 1 de enero de 2022, que tienen prohibido acceder y circular por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de “Madrid ZBE” desde el 1 de enero de 2024.

- Se contratará administrativamente, mediante concurso abierto, el suministro, instalación y puesta en servicio de 100 cámaras lectoras de matrículas.
- Ampliación de la red de comunicación de datos del Departamento de Tecnologías del Tráfico para conectar las cámaras al centro de control
- Ampliación de hardware y licencias del sistema de gestión de tráfico.
- Señalización de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” fuera de la M30.
- Sistema de analítica de tránsitos a partir del cual se realizarán estudios del parque circulante, cálculos de tráfico, etc.
- Mantenimiento del sistema.

Atendiendo a la superficie del término municipal de Madrid y la competencia de otros organismos en la gestión de la red de carreteras, se establecerán puntos de control en las calles principales de las zonas del exterior de M30, pero sin un control perimetral exhaustivo como el realizado en Fase I.

4ª) Fase IV. Control de acceso de todo vehículo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025. En esta fase se llevará a cabo la reubicación de algunas de las cámaras instaladas en las fases previas para controlar la circulación, el tráfico de vehículos y la seguridad vial en el término municipal de Madrid, por lo que la inversión se reducirá a lo necesario para la recolocación de las mismas.

A continuación se detallan las estimaciones de gastos necesarios para la implantación de sistema de control de “Madrid ZBE”:

CONCEPTO	2021	2022	2023	2024	2025	TOTALES
TOTAL	3.800.000,00	4.115.000,00	3.533.750,00	1.971.250,00	971.250,00	14.391.250,00
CAPÍTULO 2. GASTOS CORRIENTES						
Gestión de multas		240.000,00	240.000,00	240.000,00	240.000,00	960.000,00
Gestión de multa: validación, gestión de incidencias, etc		240.000,00	240.000,00	240.000,00	240.000,00	960.000,00
Mantenimientos		300.000,00	543.750,00	731.250,00	731.250,00	2.306.250,00



17PEQ23016DDBN2G

CONCEPTO	2021	2022	2023	2024	2025	TOTALES
Control de acceso interior M30						
Cámaras y elementos auxiliares		162.500,00	162.500,00	162.500,00	162.500,00	650.000,00
Sistema informático		137.500,00	137.500,00	137.500,00	137.500,00	550.000,00
Control de acceso M30						0
Cámaras y elementos auxiliares (red comunicaciones)			162.500,00	162.500,00	162.500,00	487.500,00
Sistema informático			81.250,00	81.250,00	81.250,00	243.750,00
Control acceso término municipal						
Cámaras y elementos auxiliares				125.000,00	125.000,00	250.000,00
Sistema informático				62.500,00	62.500,00	125.000,00
CAPÍTULO 6. INVERSIÓN	3.800.000,00	3.575.000,00	2.750.000,00	1.000.000,00		11.125.000,00
Control de acceso interior M30						
Cámaras y elementos auxiliares	3.250.000,00					3.250.000,00
Sistema informático	550.000,00					550.000,00
Control de acceso M30						0



Información de Firmantes del Documento



VIRGINIA TORRES LIROLA - SUBDIRECTORA GENERAL DE AGENTES DE MOVILIDAD
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO
URL de Verificación: https://intranet.munimadrid.es:8090/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCove.do

Fecha Firma: 19/08/2021 15:34:52
Fecha Firma: 19/08/2021 17:35:11
CSV : 17PEQ23016DDBN2G



CONCEPTO	2021	2022	2023	2024	2025	TOTALES
Cámaras y elementos auxiliares		3.250.000,00				3.250.000,00
Ampliación sistema informático		325.000,00				325.000,00
Control acceso término municipal						0
Cámaras y elementos auxiliares			2.500.000,00	1.000.000,00		3.500.000,00
Ampliación sistema informático			250.000,00			250.000,00

Por tanto, el coste de implantación del sistema de control, de accesos a “Madrid ZBE” durante el período 2021-2025 se estima en 14.391.250,00 euros.

La ejecución de estas actuaciones se llevaría a cabo dentro de ámbito competencial de la Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, en el ámbito del programa presupuestario “13301 Tráfico” de la Sección 150 Medio Ambiente y Movilidad del Centro: 001 Ayuntamiento de Madrid.

2.- Costes de implantación del sistema de control de accesos a la ZBEDEP “Distrito Centro”:

2.1 Consideraciones previas sobre el coste de implantación del sistema de control de accesos a la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central”, creada por el artículo 23 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 hasta la actualidad.

En ejercicio de principio de transparencia de la Administración Municipal y en atención a las consideraciones motivadas por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid en sus resoluciones judiciales sobre la Ordenanza de Movilidad Sostenible aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, se considera necesario dejar constancia en este apartado de la información sobre los costes de implantación del sistema de control de accesos a la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central”, creada por el artículo 23 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 hasta la actualidad, que fueron incorporados al Informe de viabilidad, de 25 de octubre de 2018, del Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid por el que se desarrolla el régimen de gestión y funcionamiento de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” y que debieron haber sido incluidos en el análisis del impacto presupuestario de la MAIN de la OMS:

“La implantación de MC ha supuesto, como se ha indicado, la ampliación del ámbito de las actuales Áreas de Prioridad Residencial y la delimitación de una zona de bajas



emisiones de trazado continuo, coincidente en su práctica totalidad con el ámbito del Distrito Centro de la ciudad, cuya delimitación se establece en el artículo 23.2.1 de la OMS.

Con el objeto de disponer de los medios necesarios para realizar el control de accesos a este nuevo ámbito, se ha realizado la modificación del Contrato Integral de Movilidad de la ciudad de Madrid (CIM), en lo relativo al servicio de control de accesos a vías restringidas, para la instalación de 53 nuevas cámaras de control, con la siguiente distribución territorial:

- 18 puntos de control en el Barrio de Justicia.
- 24 puntos de control en el Barrio de Universidad.
- 11 puntos de control en el resto de zonas.

Dicho incremento del número de cámaras está amparado en la cláusula 17 del Anexo I del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares del contrato, no superando el número de puntos de control previstos para cada uno de los Barrios/zonas y, por tanto, se ajusta a lo dispuesto en el artículo 106 del Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público aprobado por Real Decreto Legislativo 3/2011 de 14 de noviembre.

La modificación del contrato correspondiente al Lote 3 del CIM fue aprobada con cargo a la aplicación presupuestaria 001/097/134.04/227.99, por el importe de 8.474.216,63 euros, IVA incluido al 21%, distribuido en las siguientes anualidades y cuantías:

	Importe modificación	Importe modificación (IVA INCLUIDO)
2.018	202.795,86	245.382,99
2.019	977.168,18	1.182.373,50
2.020	977.168,18	1.182.373,50
2.021	977.168,18	1.182.373,50
2.022	977.168,18	1.182.373,50
2.023	977.168,18	1.182.373,50
2.024	977.168,18	1.182.373,50
2.025	937.679,88	1.134.592,64
TOTAL	7.003.484,82	8.474.216,63

Por otro lado, la implementación de MC conlleva una serie de actuaciones en materia de señalización vial, entre ellas se encuentra la señalización de las puertas de acceso a las vías de acceso restringido que constituyen el perímetro de esta gran Área Central y revisar la ordenación viaria, lo cual supondrá el cambio de sentido de la circulación de determinadas calles con el consiguiente cambio de señalización, tanto vertical como horizontal.

Con la creación de la MC, además, es preciso modificar los itinerarios de la señalización informativa urbana que actualmente utiliza en sus recorridos vías que, con la implementación de MC, serán vías de tráfico restringido, incluyendo en la señalización informativa esta circunstancia.

Como consecuencia de ello, ha sido necesario llevar a cabo en esta anualidad presupuestaria 2018 un incremento de actuaciones de suministro, transporte, instalación, conservación y revisión de la señalización en la zona sudoeste de Madrid (ámbito



geográfico de actuación del Lote 3 del CIM) que, al no alcanzar el 25% de las unidades de señalización que figuran en el inventario del Anexo XIII del PCAP del CIM, se ha tramitado como ampliación del gasto autorizado y comprometido para el Lote 3 del CIM en la anualidad presupuestaria 2018 por importe total de 647.864,15 euros (IVA incluido) con cargo a la aplicación presupuestaria G/2018/001/097/134.04/219.00.

La campaña de comunicación inherente a MC ha conllevado los siguientes gastos:

- 11.189,23 € (IVA incluido), en el contrato de servicios para la producción, instalación y desmontaje de banderolas para la difusión de la campaña de Madrid Central, con cargo a la aplicación presupuestaria 001/097/170.00/226.02.
- 855,71 € (IVA incluido), en el contrato basado en el Acuerdo Marco de servicios de creación publicitaria declarada de gestión centralizada y de servicios de creación para las campañas institucionales de comunicación del Ayuntamiento de Madrid y sus Organismos Autónomos –Lote 1, denominado “Logotipo Área Central Cero Emisiones”-, con cargo a la aplicación presupuestaria 001/097/134.04/226.02”.

“Por lo que respecta a necesidades tecnológicas, la empresa adjudicataria del lote 3 del contrato integral de movilidad (CIM), en el marco del mismo, y de acuerdo con las previsiones del Pliego de Prescripciones Técnicas del contrato está obligada a desarrollar aquellas actividades de mantenimiento evolutivo y adaptativo, incluyendo nuevos desarrollos de funcionalidades, que se consideren necesarias dentro del ámbito del contrato. Por tanto, la nueva aplicación informática para la gestión y control de accesos a MC se desarrollará, a requerimiento y bajo la supervisión del Ayuntamiento de Madrid, por el contratista del lote 3 del CIM.

IAM llevará a cabo las labores necesarias para la integración de la nueva aplicación informática para la gestión y control de accesos a MC con los sistemas municipales y para facilitar el acceso de la ciudadanía a dicha aplicación a través de la sede municipal y la carpeta del ciudadano. Sólo en el supuesto de tratarse de contratos para la realización de estudios y trabajos técnicos de carácter informático que no se gestionen por dicho organismo requerirán para ser tramitados informe técnico de carácter preceptivo de dicho organismo; que en su caso se solicitará y emitirá con carácter previo a la aprobación de los PPT y PCAP de los referidos contratos, respecto de la compatibilidad informática y de la suficiencia de las infraestructuras del objeto de dicho contrato”.

2.2 Costes de implantación del sistema de control de accesos a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección “Distrito Centro”, cuya creación se propone mediante el proyecto normativo:

El proyecto normativo regula la creación de la ZBDEP “Distrito Centro” que, partiendo de la experiencia previa de lo que fue la ZBE “Madrid Central”, refuerza la proporcionalidad de su regulación con respecto a la regulación de la ZBE “Madrid Central”, al permitir el acceso de los vehículos de las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior del Distrito Centro y sus invitados, en los términos regulados en la redacción que el proyecto normativo prevé dar al artículo 23, a la disposición transitoria tercera y al anexo III de la OMS.

El sistema de control automatizado de la ZBE “Madrid Central” entró en funcionamiento el 1 de diciembre de 2018, pero su eficacia sancionadora no comenzó hasta el 16 de marzo de 2019, una vez finalizados los oportunos periodos de aviso para asegurar la plenitud de garantías técnicas y jurídicas del sistema. Dicho sistema de control ha permanecido en servicio controlando el



cumplimiento de la normativa de la ZBE "Madrid Central" hasta la fecha en que se ha llevado a puro cumplimiento, en sus términos, las sentencias del TSJM anulatorias de los artículos 21 a 23 de la OMS por defectos formales en su tramitación.

El sistema de automatizado de Madrid Central no solo controla el cumplimiento de la normativa de la citada ZBE, sino que es un sistema técnico de control del cumplimiento de la normativa de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial y del resto de normativa sectorial. En este sentido, una vez llevado a cabo el cumplimiento de las resoluciones judiciales anulatorias de la regulación de la ZBE "Madrid Central", el citado sistema ha permanecido activo en todo momento denunciando, como siempre, las infracciones advertidas conforme a la LTSV y la OMS vigente (excluyendo lógicamente lo relativo a los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS de 5 de octubre de 2018 que han sido expulsados del Ordenamiento Jurídico).

Desde el punto de vista presupuestario la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro" parte de las siguientes realidades:

Primera: El Ayuntamiento de Madrid dispone en 2021 de un presupuesto que prevé las oportunas partidas de gasto para la gestión de la ZBE "Madrid Central", que con las modificaciones presupuestarias oportunas sirven de base presupuestaria para la creación fáctica, para la puesta en servicio de la ZBEDEP "Distrito Centro" si el Pleno del Ayuntamiento de Madrid aprobara la propuesta normativa.

Segunda: En este sentido puede afirmarse que, con las modificaciones oportunas, la mayor parte de los costes para la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro" se encuentran ya presupuestariamente incluidos en el presupuesto de Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad para el ejercicio 2021.

De hecho, la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro" solo supone, en relación a los costes inicialmente presupuestados en 2018 para la gestión de la ZBE "Madrid Central" en el ejercicio 2021, la ejecución del coste presupuestario necesario para implementar la señalización de la ZBEDEP "Distrito Centro" en los términos que el Proyecto normativo pretende dar al anexo III de la OMS, lo que supondrá asumir los siguientes gastos:

Horizontal

		Cantidades	Precio Unitario	Importe Total
Borrado Simbología				
5.13	13. M2 Borrado de marca vial, mediante microfresado sobre marcas viales existentes	180,4800	19,7365	3.562,04 €
			TOTAL	3.562,04 €
Pintado Simbología Nueva				
5.19	m2 suministro e instalación símbolo prefabricado	46,0800	273,3189	12.594,53 €
5.12	m2 Aplicación de Prebase símbolo Dos Componentes Elástico	541,4000	19,3423	10.471,92 €
9.5	5. Hora de equipo de señalización vertical y/o horizontal.	61,1000	150,3093	9.183,90 €
			TOTAL	32.250,35 €

Vertical

250

Información de Firmantes del Documento



VIRGINIA TORRES LIROLA - SUBDIRECTORA GENERAL DE AGENTES DE MOVILIDAD
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO
URL de Verificación: https://intranet.munimadrid.es:8090/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCove.do

Fecha Firma: 19/08/2021 15:34:52
Fecha Firma: 19/08/2021 17:35:11
CSV : 17PEQ23016DDBN2G



Señalización de aproximación (Cartelería)

Cantidades Precio Unitario Importe Total

Desmontaje de elemento

3.5	5. M2 Arranque de cartel de cualquier tipo	291,4800	39,4327	11.493,84 €
			TOTAL	11.493,84 €

Montajes de cartelería

3.7	7. M2 Suministro y colocación de cartel de chapa galvanizada de 1,8 mm incluidas piezas de amarre hasta nivel 3, totalmente terminado.	281,0500	103,6573	29.132,88 €
3.6	6. M2 Suministro y colocación de cartel en lamas de aluminio de extrusión de 3 mm o lama de acero galvanizada incluidas piezas de amarre, hasta nivel 3, totalmente terminado.	10,4300	188,7106	1.968,25 €
			TOTAL	31.101,14 €

Señalización de Preaviso Y Puertas de Entrada consistente en señalización especial

Cantidades Precio Unitario Importe Total

Desmontajes de elementos

6.1.14. Ud. Montaje o desmontaje de armadura para señal especial, compuesta por cerco exterior y chapas delantera y trasera.	152,0000	43,4568	6.605,43 €
		TOTAL	6.605,43 €

Montajes y Rotulación Nueva

6.1.14. Ud. Montaje o desmontaje de armadura para señal especial, compuesta por cerco exterior y chapas delantera y trasera.	152,0000	43,4568	6.605,43 €
6.1.9. Ud. Chapa de acero galvanizado, lacada en blanco y lámina reflexiva, para su inclusión en señales tipo europeo especial de cualquier medida, completamente rotulada y terminada con el diseño gráfico y simbología que se determine, en reflexivo nivel 3.	152,0000	370,0402	56.246,11 €
		TOTAL	62.851,54 €

Módulos Informativa Urbana

Sustitución Módulo Europeo



2.25	25. Ud. Suministro de módulo tipo plano hasta 1500 x 300 mm en nivel 2, incluido el desmontaje del anterior y el montaje y totalmente terminado.	72,0000	315,3299	22.703,75 €
2.26	26. Ud. Suministro de módulo tipo plano hasta 1750 x 400 mm, en nivel 2, incluido el desmontaje del anterior y el montaje y totalmente terminado.	37,0000	378,8267	14.016,59 €
			TOTAL	36.720,34 €

Gasto presupuestario total en señalización de la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”: 184.584,70 euros.

Por tanto, la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro” supondrá asumir el gasto de la necesaria señalización, lo que **supondrá un incremento del gasto en 2021 de 184.584,70 euros** respecto a lo inicialmente presupuestado para la ZBE “Madrid Central”. Este incremento del gasto se produce únicamente en el ejercicio 2021.

Tercera: desde el punto de vista presupuestario, la gestión de la ZBEDEP “Distrito Centro” no supondrá un incremento de gasto respecto de los costes inicialmente presupuestados en 2018 para la creación de la ZBE “Madrid Central”, porque desde el punto de vista de la gestión de “Distrito Centro” la creación de la nueva ZBEDEP solo implica determinados cambios en el *software* de gestión para incluir los vehículos de las empresas y autónomos en los términos regulados en el proyecto normativo, que desde el punto de vista presupuestario tendrían un coste presupuestario adicional cero, al asumirse en las tareas de adaptación informática por la empresa concesionaria ya incluidas en el Lote 3 del “Contrato integral de movilidad” que contempla 20.000 horas de desarrollo informático.

Cuarta: Debe señalarse que los costes de la información institucional sobre la modificación de la OMS y, por tanto, de la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro” se encuentran incluidos en el presupuesto de publicidad de la Secretaría General Técnica de Medio Ambiente y Movilidad, por tanto no se requiere presupuestar partida alguna a dicho efecto.

Quinta: El análisis del impacto presupuestario de un proyecto normativo que modifica una norma reglamentaria ya en vigor debe estimarse exclusivamente en relación con los costes derivados de las modificaciones normativas, es decir, por la diferencia neta entre lo que existía y las novedades o modificaciones que introduce y que no existirían de no aprobarse el proyecto normativo.

Sexta: En este sentido, como se ha motivado, la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro” solo supone un incremento de gastos en el ejercicio 2021 para implementar la señalización oportuna de la ZBEDEP Distrito Centro”, permaneciendo inalteradas las previsiones presupuestarias que en 2018 se hicieron originalmente para Madrid Central para el periodo 2022-2025, y que ahora se destinarán a financiar el funcionamiento de la ZBEDEP “Distrito Centro”.



Por tanto, la creación de la ZBEDEP tan solo supondrá un incremento presupuestario en 2021 de **184.584,70 euros**, y mantendrá el mismo coste presupuestario que inicialmente se previó para Madrid Central.

Por tanto, el sistema de gestión de control de accesos de la ZBEDEP “Distrito Centro” durante el periodo 2021-2025 supondría la asunción por el Ayuntamiento de Madrid de unos costes por valor de 6.048.673,70 euros.

En resumen, la **creación de la ZBEDEP “Distrito Centro” supondrá la ejecución de los siguientes gastos por valor de 6.048.673,70 euros durante el periodo 2011-2025**, incluido el cambio de señalización en el año 2021:

AÑO	CUANTÍA
2.021	1.366.958,70
2.022	1.182.374,00
2.023	1.182.374,00
2.024	1.182.374,00
2.025	1.134.593,00
TOTAL	6.048.673,70

3.- Costes de implantación del sistema de control de accesos a la ZBEDEP “Plaza Elíptica”.

La ZBEDEP “Plaza Elíptica” se crea en desarrollo de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360” para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la mejora de la calidad del aire y la disminución de los efectos negativos del tráfico motorizado.

El control automatizado de los accesos a la ZBEDEP “Plaza Elíptica” se llevará a cabo mediante la instalación, mantenimiento y gestión de 25 cámaras con función de lectura de matrículas que se instalarán en el perímetro definido en el artículo 24) de la OMS, en los términos del proyecto normativo.

Dado que el “Contrato integral de movilidad” tiene vigencia hasta noviembre del 2025, el coste aproximado desde su implantación en 2021 hasta el final del contrato sería 1.900.000 euros. Este coste incluiría:

- El suministro, instalación y gestión de las 25 cámaras de control de los accesos a la ZBEDEP “Plaza Elíptica” desde su implantación en 2021 hasta la finalización de contrato integral en 2025.
- La creación o adaptación del sistema informático que permita la correcta gestión de las autorizaciones de acceso a la ZBEDEP “Plaza Elíptica”.

La distribución anual de dichos costes en el periodo 2021-2025 sería la siguiente:

EJERCICIO ECONÓMICO	COSTES del sistema de control automático de la ZBEDEP “PLAZA ELÍPTICA”
2021	130.000 €
2022	460.000 €
2023	460.000 €



2024	460.000 €
2025	390.000 €
TOTAL	1.900.000 €

Los costes de señalización de las puertas de acceso a la ZBEDEP “Plaza Elíptica” corren a cargo de la empresa concesionaria del servicio y su coste se encuentra incluido en el precio unitario de día de servicio por cámara de control de acceso. El coste de la conservación y mantenimiento de la señalización mencionada se encuentra incluido en el “Contrato integral de movilidad”, por lo que no supone ningún coste adicional.

Por tanto, **el coste de implantación del sistema de control, de accesos a la ZBEDEP “Plaza Elíptica” durante el período 2021-2025 se estima en 1.900.000 euros.**

La ejecución de estas actuaciones se llevaría a cabo dentro de ámbito competencial de la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental, del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, a través de la ejecución del “Lote 3” del “Contrato Integral de Movilidad de la Ciudad de Madrid”, contrato plurianual 145/2013/02944, financiado mediante el “Capítulo 2. Gastos en bienes corrientes y servicios” del programa presupuestario “134.04 Gestión de la Movilidad” de la Sección 150 Medio Ambiente y Movilidad del Centro: 001 Ayuntamiento de Madrid.

4.- Costes de las subvenciones para fomentar la mejora de la calidad del aire vinculadas a la reducción de emisiones del parque móvil de la ciudad de Madrid:

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.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la OMS para conceder subvenciones, dado que es una facultad que puede ejercer en los términos establecidos en la legislación aplicable y que no deriva de la aplicación de la OMS por lo que, en puridad, no sería necesario recoger los costes derivados de dichas subvenciones en el análisis del impacto presupuestario.

No obstante se considera oportuno incluir dicho análisis en la memoria del impacto normativo, en el apartado de impacto presupuestario, al objeto de facilitar la máxima información a la ciudadanía, en cumplimiento del principio de transparencia.

A mayor abundamiento podría entenderse que la citada línea de subvenciones constituye un complemento esencial de las medidas de protección del derecho a la vida y de la salud pública a través de las restricciones y prohibiciones de circulación del tráfico rodado reguladas en “Madrid ZBE” y las ZBEDEP “Distrito Centro” y “Plaza Elíptica”, por lo que la inclusión de dicha información puede resultar de interés general.

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

Tabla: Subvenciones de la Línea 1 "Movilidad Sostenible" del "Plan Estratégico de Subvenciones 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid".

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.**

5.- Costes de ampliación del Área de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado:

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (en adelante, AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) mediante la modificación del anexo I, para 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.

Se estima que la ampliación del AER a las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I regulador del AER supondrá la implantación del SER en 75.000 plazas en banda de estacionamiento de vías públicas municipales de las zonas, barrios y distritos determinados en la disposición transitoria quinta, antes del 31 de diciembre de 2025.

Asimismo se estima que una vez implantado el SER en todo el ámbito territorial definido en la disposición transitoria quinta el coste aproximado de gestión del servicio de estacionamiento regulado ascendería a 30.000.000 de euros anuales.

La Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental tiene presupuestados créditos por valor de 11.117.594 euros en el presupuesto de gastos de 2021, distribuidos en los siguientes términos:

Lote del Contrato Integral de Movilidad (CIM)	Ampliación del AER
Lote 1	2.773.707 euros
Lote 2	2.788.884 euros
Lote 3	2.764.221 euros



Lote 4	2.790.782 euros
TOTALES	11.117.594 euros

La estimación de los costes en el periodo 2021-2025 de ampliación del AER ascendería a 83.950.000 euros, que se distribuirían de la siguiente forma:

Ejercicio económico	Estimación de coste de ampliación del AER
2021	2.450.000 euros
2022	8.000.000 euros
2023	18.500.000 euros
2024	25.000.000 euros
2025	30.000.000 euros
TOTAL	83.950.000 euros

La ampliación del AER regulada en mediante la modificación de artículo 57, el anexo I y la disposición transitoria quinta de la OMS se llevará a cabo mediante la oportuna modificación de los Lotes 1, 2, 3 y 4 del “Contrato Integral de Movilidad de la Ciudad de Madrid”, financiado mediante el “Capítulo 2. Gastos en bienes corrientes y servicios” del programa presupuestario “134.04 Gestión de la Movilidad” de la Sección 150 Medio Ambiente y Movilidad del Centro: 001 Ayuntamiento de Madrid, en el marco de las competencias de la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental.

6.- Costes de implantación de la tarifa dinámica del SER:

La implantación de la tarifa dinámica del SER no requiere efectuar modificación alguna del Contrato Integral de Movilidad (contrato plurianual financiado mediante el “Capítulo 2. Gastos en bienes corrientes y servicios” del programa presupuestario “134.04 Gestión de la Movilidad” de la Sección 150 Medio Ambiente y Movilidad del Centro: 001 Ayuntamiento de Madrid), y cuya gestión compete a la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental.

El desarrollo informático para operar la aplicación de la tarifa dinámica del SER se encuentra incluido en las prestaciones contratadas, que contemplan evolutivos del software por hasta 20.000 horas anuales. Por tanto, la implantación de la tarifa dinámica del SER **no implica incremento de gasto del contrato integral de movilidad.**

Los costes de las campañas de comunicación e información a la ciudadanía se encuentran recogidos en el apartado específico.

El desarrollo de la tarifa dinámica del SER exige la modificación de la “Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital” (OFSER).

7.- Costes de implantación del sistema inteligente de carga y descarga:



La implantación del sistema inteligente de gestión y control del uso de las reservas de carga y descarga que el proyecto normativo introduce mediante los artículos 201.3.f) y 202.4 se encuentra en una fase muy inicial de su desarrollo, por lo que es difícil establecer una estimación sobre su coste exacto, que dependerá de cuestiones fiscales pendientes de desarrollo normativo mediante la oportuna modificación de la ordenanza fiscal que cree y regule la oportuna tasa.

La Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental tiene presupuestados créditos por valor de 595.048 euros en el presupuesto de gastos de 2021, distribuidos en los siguientes términos:

Lote del Contrato Integral de Movilidad (CIM)	Control carga y descarga
Lote 1	75.972 €
Lote 2	137.406 €
Lote 3	207.657 €
Lote 4	174.013 €
TOTALES	595.048 €

Por tanto, el coste anual sería de 595.048 euros, lo que representa 2.975.240 euros en 5 años.

La gestión de citado sistema de gestión y control inteligente del uso de las reservas de carga y descarga se llevaría a cabo por la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental mediante los lotes 1 a 4 del Contrato Integral de Movilidad: contrato plurianual, financiado mediante el "Capítulo 2. Gastos en bienes corrientes y servicios" del programa presupuestario "134.04 Gestión de la Movilidad" de la Sección 150 Medio Ambiente y Movilidad del Centro: 001 Ayuntamiento de Madrid), que recoge la posibilidad de modificación contractual en relación con la variación en la gestión de las reservas de carga y descarga.

8.- Costes de la implantación de anclajes para el estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y vehículos de movilidad personal (VMP) en las reservas para dichos vehículos que se crearán para incrementar la seguridad vial:

La instalación de los módulos para el estacionamiento de bicicletas y VMP en los términos regulados en el artículo 87, en relación con los artículos 48.1, 72, 73, 75 y 85 de la OMS, así como la instalación de la oportuna señalización vertical de las reservas mediante la señal "S-17" y en su caso horizontal, se lleva a cabo mediante la participación de dos centros directivos del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad:

a) La adquisición, suministro e instalación de los elementos "aparcabicicletas universales" "MU-51"⁵⁰ se llevará a cabo por el Departamento de Equipamientos Urbanos de la Dirección General de Servicios de Limpieza y Residuos con cargo a la partida presupuestaria 001/150/16301/60913. Conforme al Cuadro de precios de los Proyectos de Urbanización y de

⁵⁰ Suministro y colocación del soporte para bicicletas de acero inoxidable con forma de "U" invertida, en zona 1, 2 y 3, según N.E.C. (MU-51), homologado, incluyendo el anclaje.



Edificación de 2016 el coste de estimación para dichos trabajos es de 144,15 euros sin IVA, y de 174,42 IVA incluido.

b) Los trabajos de señalización de las reservas se llevarán a cabo por la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental mediante la partida de señalización en ejecución del “Contrato Integral de Movilidad de la Ciudad de Madrid”, contrato plurianual financiado mediante el “Capítulo 2. Gastos en bienes corrientes y servicios” del programa presupuestario “134.04 Gestión de la Movilidad” de la Sección 150 Medio Ambiente y Movilidad del Centro: 001 Ayuntamiento de Madrid.

El Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad prevé ampliar la dotación municipal de anclajes para el estacionamiento de bicicletas y VMP en los siguientes términos:

- a) Creación de 10.000 plazas en 2023.
- b) Creación de 10.000 plazas en 2030.

Dado que cada reserva tiene una capacidad media de 10 plazas de estacionamiento para estos vehículos, el número de reservas nuevas que deberían instalarse para lograr dichos objetivos sería de 1.000 reservas para 2023 y otras 1.000 reservas hasta 2030:

- a) El coste de suministro e instalación, a precios corrientes, de los 1.000 aparcabicicletas para 2023 ascendería a 174.420 euros y para 2030 ascendería a 174.420 euros. En total 348.840 euros en el periodo 2021-2030.
- b) El coste de suministrar una reserva, sin considerar el suministro e instalación de horquillas, es de: 1.154,02 euros. Esto supone que para 2023, sin considerar la instalación de horquillas, la señalización de las 1.000 reservas para 2023 tendría un coste estimado de 1.154.020 euros y para 2030 otro coste de 1.154.020 euros, lo que supondría un total de 2.308.040 euros de señalización (sin incluir el suministro e instalación de horquillas). Esta estimación está calculada para el caso más desfavorable en el que la reserva se sitúe entre la banda de estacionamiento, y se haga necesario instalar un elemento separador en ambos lados de la reserva. Cuando la reserva se sitúa en la esquina el coste se reduce al necesitar únicamente un conjunto de separador (bordillo y barandilla) por reserva.

Por tanto, se estima un coste total en el periodo 2021-2030 de 2.656.880 euros.

9.- Costes de las mejoras del “Centro Municipal de Acústica” necesarias para la aplicación del nuevo contenido que el proyecto normativo daría al artículo 230 de la OMS:

El proyecto de la nueva Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS), contempla en su artículo 230 la realización de inspecciones periódicas por parte de todos los vehículos y maquinaria afectos a la gestión directa por la Administración Municipal de servicios públicos, así como los vehículos de titularidad de terceros que estén afectos a la prestación indirecta de servicios municipales y la ejecución de obras municipales, en el Centro Municipal de Acústica (CMA), al objeto de asegurar el cumplimiento de lo establecido en la Ordenanza de Protección contra la Contaminación Acústica y Térmica (OPCAT).

El adecuado cumplimiento de lo anteriormente citado supone un notable aumento de la demanda de los servicios prestado en el CMA, por lo que los



medios tanto personales como técnicos actualmente disponibles así como sus instalaciones, requieren el adecuado refuerzo y mejora.

Para duplicar la capacidad del centro de tal forma que se pueda dar respuesta a las nuevas exigencias incluidas en el artículo 230 de la OMS, es necesario realizar una serie de mejoras en los medios técnicos e incrementar la dotación de personal.

El coste total de las mejoras necesarias en las instalaciones e instrumentación del CMA asciende a **104.000,00 euros**, cuyo desglose pormenorizado se detalla a continuación:

Mejoras relacionadas con la medición de vehículos		
Nº		Valoración
1	Renovación tacómetro auxiliar.	5.000,00€
2	Adquisición software para la prueba de marcha (Pass-By) adaptado a las nuevas normativas.	40.000,00€
3	Sustitución PULSE idea por LAN-XI 6 canales	
4	Cambiar la situación del semáforo para el control de la salida de los vehículos en la pista de marcha. Trasladar el cuadro de control de los semáforos pertenecientes a la pista de marcha al puesto de control de la prueba de marcha.	10.000,00€

Mejoras relacionadas con la medición de potencia acústica		
Nº		Valoración
5	Renovación del cableado de los 10 micrófonos de medida e instalación de 2 paneles de conexión	45.000,00€
6	Adaptación del cableado de micrófonos para eliminar el multiflexor.	

Propuestas de carácter general		
Nº		Valoración
7	Instalación, en la zona de atención al público, de un puesto informativo multimedia e interactivo para informar del procedimiento de medida de los niveles sonoros.	4.000,00€

10.- Costes de implantación de los requisitos medioambientales de clasificación, según su potencial contaminante, de los vehículos adscritos a la gestión directa e indirecta de servicios municipales, así como de los vehículos empleados en la ejecución de prestaciones contratadas por el Ayuntamiento de Madrid.

El proyecto normativo da un nuevo contenido al artículo 229 de la OMS por el que se regulan los requisitos de clasificación medioambiental de los vehículos, según su potencial contaminante, que afecta a:

- La renovación de flotas de vehículos municipales.
- Los vehículos empleados en la ejecución de prestaciones de contratos administrativos en los que el Ayuntamiento de Madrid actúe como órgano de contratación.

Dicha regulación está sometida a la “*vacatio legis*” de la disposición final tercera y al régimen transitorio del apartado 3 de la disposición transitoria única del proyecto normativo.



- a) Respecto a los vehículos de las flotas municipales resulta imposible determinar a fecha corriente el impacto presupuestario sobre el coste que supondría dicha obligación en el periodo 2021-2025, dado que se trataría de contratos futuros cuya necesidad y oportunidad no puede anticiparse a día de hoy.⁵¹

En todo caso, a efectos de ofrecer una valoración teórica sobre dicho impacto, tomando como base el incremento de precio que actualmente tienen los vehículos CERO EMISIONES y ECO respecto de los vehículos con clasificación ambiental "C", es factible estimar que la aplicación del citado precepto pudiera suponer un incremento de entre un 10% y un 20% en lo relativo al coste de adquisición, arrendamiento o arrendamiento financiero de los vehículos de las flotas municipales.

- b) Respecto a los vehículos empleados en la ejecución de contratos municipales resulta imposible determinar, a fecha corriente el impacto presupuestario sobre el coste que supondría dicha obligación en el periodo 2021-2025, dado que se trataría de contratos futuros cuya necesidad y oportunidad no puede anticiparse a día de hoy.

En todo caso, a efectos de ofrecer una valoración teórica sobre dicho impacto, tomando como base el incremento de precio que actualmente tienen los vehículos CERO EMISIONES y ECO respecto de los vehículos con clasificación ambiental "C", es factible estimar que la aplicación del citado precepto pudiera suponer un incremento de entre un 10% y un 20% en lo relativo al coste de adquisición, arrendamiento o arrendamiento financiero de los vehículos empleados en la prestación de servicios municipales.

11.- Costes de las campañas institucionales de información sobre los contenidos de la ordenanza:

11.1 La Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental tiene previsto un crédito de 50.000 euros en el programa presupuestario "134.04 Gestión de la Movilidad" de la Sección 150 Medio Ambiente y Movilidad del Centro: 001 Ayuntamiento de Madrid del Presupuesto municipal de 2021, para desarrollar las actuaciones de comunicación, que se destinarán principalmente a informar a la ciudadanía de la creación de las ZBEDEP "Distrito Centro" y "Plaza Elíptica", así como sobre sus respectivos regímenes de acceso y funcionamiento.

⁵¹ Por la Secretaría General Técnica de Medio Ambiente y Movilidad se ha oficiado a todas las Áreas de Gobierno para que informen sobre la estimación de vehículos que próximamente van a renovar, recibiendo exclusivamente la siguiente información del Área de Gobierno de Portavoz, Seguridad y Emergencias: La Dirección General de Bomberos está tramitando un contrato de arrendamiento de vehículos ligeros con 25 vehículos turismo de movimientos, 10 vehículos todo terreno de mandos y 30 furgones y furgonetas, las últimas furgonetas de unidades especiales y los vehículos pesados no pudieron ser ECO por carecer el mercado de vehículos con dicha clasificación que respondan a las exigentes necesidades de dicho servicio. En 2020 se adquirieron 7 vehículos en propiedad municipal con clasificación ambiental ECO. En 2021 se encuentra actualmente en licitación la adquisición de 3 furgones de más de 3.500 kg de MMA con clasificación "ECO"; y se ha iniciado el expediente para la contratación de 5 ambulancias con tracción 4x4 de 4.100 kg y de 2 camiones de 16 toneladas de MMA con clasificación "C" por no existir en el mercado vehículos CERO o ECO con las características necesarias para el servicio. El organismo autónomo municipal "Madrid Salud" informa que a lo largo de este 2021 dará de baja tres vehículos en propiedad, dos de gasóleo (de 1996 y 2001) y uno de gasolina (de 2002), así como que es arrendataria financiera de 10 vehículos de 2017 cuyo renting finaliza en 2021 y de 12 vehículos de 2018) cuyo renting finaliza en 2022.



11.2 Por otro lado, desde el Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad se prevén realizar las siguientes campañas de información a la ciudadanía:

1º) Campaña de información sobre “Madrid ZBE” (artículo 21, apartado 2 de la DT 1ª y anexo II) y sobre los principales contenidos de la reforma, incluyendo la creación de las ZBEDEP “Distrito Centro” y “Plaza Elíptica” (artículos 22 a 24, DT 3ª y anexos III y IV), que se iniciaría en cuanto se apruebe el acuerdo plenario de modificación

En 2021 se realizarán dos tipos de actuaciones institucionales de información; la primera de ellas sobre la aprobación de la ordenanza propuesta, informando sobre las principales modificaciones normativas de la OMS; la segunda se llevará a cabo en diciembre de 2021 para informar del régimen transitorio del apartado 2 de la disposición transitoria primera de la OMS, en la redacción que le daría el proyecto normativo, con especial referencia al apartado b).1.º de la citada disposición transitoria. El coste estimado de estas actuaciones en 2021 ascendería a 250.000 euros.

En 2022, 2023 y 2024 se llevarían a cabo actuaciones institucionales de información y comunicación del régimen transitorio del apartado 2 de la disposición transitoria primera de la OMS, en la redacción que le daría el proyecto normativo, con especial referencia al apartado b).2.º, b)3.º. y c) respectivamente. El coste estimado de estas actuaciones ascendería 500.000 euros cada uno de los citados ejercicios presupuestarios.

Dichas cuantías incluirían los costes de creatividad, los soportes municipales, el plan de medios y las comunicaciones a la ciudadanía y se financiarían con cargo al programa presupuestario de la Secretaría General Técnica, en la partida: 001 150 170.00/ 22602 “Publicidad y propaganda”.

Por tanto, los costes de información institucional de “Madrid ZBE”, fundamentalmente, y en menor medida las ZBEDEP durante los ejercicios 2021 - 2024 se estima en 1.750.000 euros:

EJERCICIO PRESUPUESTARIO	GASTOS CAMPAÑAS INFORMACIÓN MADRID ZBE
2021	250.000 euros
2022	500.000 euros
2023	500.000 euros
2024	500.000 euros
TOTAL	1.750.000 euros

2º) Campaña de información sobre la regulación sobre el estacionamiento de motos, tanto privadas como de uso compartido. Se llevará a cabo en el ejercicio 2021 con una cuantía estimada de 100.000 euros, que incluye la creatividad, los soportes municipales y plan de medios.

3º) Campaña de información sobre la regulación sobre la circulación y el estacionamiento de bicis, bicis con pedales de pedaleo asistido, patinetes y VMP, tanto privados como de arrendamiento sin conductor de corta duración y sin base fija (“sharing”). Se llevará a cabo en el ejercicio 2021 con una cuantía estimada de 100.000 euros, que incluye la creatividad, los soportes municipales y plan de medios.

GASTOS INFORMACIÓN	GASTOS CAMPAÑAS INFORMACIÓN modificación de la OMS
--------------------	--



“Distrito Centro” y “Plaza Elíptica” (DGSYCA 2021)	50.000 euros
“Madrid ZBE” y ZBEDEP (AGMAM 2021-2024)	1.750.000 euros
Bicicletas y VM (AGMAM 2021)	100.000 euros
Motocicletas y ciclomotores (AGMAM 2021)	100.000 euros
TOTAL	2.000.000 euros

La cuantía total estimada de las **acciones de comunicación e información a la ciudadanía durante el periodo 2021-2024 ascienden a 2.000.000 euros.**

6.3.4 Resumen del impacto presupuestario en materia de ingresos:

PRESUPUESTO DE INGRESOS:

1.º Ingresos derivados de las sanciones por incumplimientos de acceso a “Madrid ZBE”.

Los ingresos derivados de infracciones de tráfico no tienen carácter tributario, sino que derivan del ejercicio de la potestad sancionadora. La estimación de los ingresos derivados de las sanciones de tráfico, circulación y seguridad vial es una tarea extraordinariamente compleja dado que depende del grado de incumplimiento de la normativa, es este caso, de la regulación de “Madrid ZBE”.

Al objeto de ofrecer una cifra sobre el impacto presupuestario en materia de ingresos que supondría la aprobación de la regulación de “Madrid ZBE”, se parten de las siguientes consideraciones:

- a) La cuantificación de las sanciones impuestas en “Madrid Central” en la fecha de redacción inicial de la MAIN, en febrero de 2021, es de aproximadamente 2.000 sanciones diarias para una normativa aprobada en el año 2018, tomando la experiencia de “Madrid Central” como la experiencia previa más similar o comparable a la creación de “Madrid ZBE”.
- b) Se estima que, en 2022, el número de viajes de los vehículos con clasificación ambiental “A” que tendrían prohibido el acceso y circulación a partir del 1 de enero de 2022 al interior de la M30 será de 21.920 vehículos diarios.
- c) Considerando que el 1% de los vehículos incumplieran la normativa de “Madrid ZBE” en la primera fase, aplicando la tasa equivalente a la tasa de sanciones respecto al número de vehículos que durante su vigencia podían acceder y circular por “Madrid Central”, se obtiene un número de sanciones diarias de 219 sanciones.
- d) Los derechos reconocidos dependerán del porcentaje de sanciones que se abona en fase voluntaria con reducción (45 euros) frente al importe de la sanción completa (90 euros). En todo caso, se asume un porcentaje de pago voluntario con reducción del 50% de las sanciones que se impondrían por acceso y circulación indebida por “Madrid ZBE”.



Con las citadas consideraciones, los derechos reconocidos diarios del Ayuntamiento de Madrid que se derivarían de sanciones de tráfico por incumplimientos de la normativa de “Madrid ZBE” en el ejercicio presupuestario 2022 serían de 14.782,50 euros/día, lo que supondrían una estimación de ingresos de 5.394.882,50 euros por sanciones de tráfico derivadas del incumplimiento de la normativa reguladora de “Madrid ZBE” en el año 2022.

Durante los años 2023 y 2024 se estima que se produce una reducción en el número de vehículos con clasificación ambiental “A” que circulan por “Madrid ZBE” al tiempo que se produce un aumento del perímetro de control, por lo que se asume que el número de sanciones permanece constante.

En el año 2025 la prohibición de los vehículos “A” se amplía tanto a los automóviles de tipo “turismo”, como a otros tipos de vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, por lo que se considera que el número de sanciones permanece constante.

En consecuencia, se considera que **en el periodo 2022-2025** se generarán unos derechos reconocidos por sanciones de tráfico derivadas del **incumplimiento de la normativa reguladora de “Madrid ZBE” de 21.579.530,00 euros**.

Esta estimación no incluye los derechos que se reconocerán como consecuencia de las sanción de otras infracciones a la normativa estatal y municipal en materia de tráfico, circulación y seguridad vial como: circular sin seguro (infracción de tramitación estatal por la DGT); circular sin la ITV aprobada (infracción de tramitación estatal por la DGT); circular sin estar al día del IVTM; incumplimiento de las ordenaciones temporales en episodios de contaminación ambiental del artículo 35 de la OMS; incumplimiento del artículo 195 de la OMS; incumplimiento del artículo 181 a 185 y de cualquier otra infracción de la normativa estatal y municipal en materia de circulación, tráfico y seguridad vial.

En este sentido se recuerda que la estimación de los costes de implantación del sistema de control de “Madrid ZBE” en el periodo 2021-2025 ascendía a 18.955.482,80 euros por lo que, si bien no resultan comparables porque los gastos de implantación son presupuestarios y los ingresos derivados de las sanciones de tráfico por el incumplimiento de la regulación de “Madrid ZBE” son extrapresupuestarios (estimados en 21.579.530,00 euros en el periodo 2022-2025), desde el punto de vista de la eficiencia del gasto público se trataría de una medida económicamente neutra en el periodo analizado.

AÑO	Estimación derechos económicos derivados de sanciones por incumplimiento de la normativa de “Madrid ZBE”
2021	0 euros
2022	5.394.883 euros
2023	5.394.883 euros
2024	5.394.883 euros
2025	5.394.883 euros
TOTAL periodo 2022-2025	21.579.532 euros

2.º Ingresos derivados de las sanciones por acceso y circulación indebida en la ZBEDEP “Distrito Centro”:



Distrito Centro no genera ingresos como tal. Los únicos ingresos que puedan derivarse de la existencia de la ZBEDEP son los ingresos relativos a los derechos económicos que se reconozcan como consecuencia de la comisión de infracciones de tráfico por el incumplimiento de la normativa de tráfico reguladora de las restricciones y prohibiciones de acceso y circulación a “Distrito Centro”.

Los ingresos derivados de infracciones de tráfico no tienen carácter tributario, sino que derivan del ejercicio de la potestad sancionadora. La estimación de los ingresos derivados de las sanciones de tráfico, circulación y seguridad vial es una tarea extraordinariamente compleja dado que depende del grado de incumplimiento de la normativa.

No obstante, el análisis del impacto sobre los ingresos municipales estimados relativos a la modificación que el proyecto normativo propone respecto del artículo 23, la disposición transitoria tercera y el anexo III de la OMS debe partir de las siguientes consideraciones:

- a) “Madrid Central” estuvo en servicio desde principios de diciembre de 2018 hasta la fecha en que se lleve a cabo la ejecución, en sus términos, de las sentencias firmes del TSJM que fallan la nulidad de los artículos 21 a 23 de la OMS por defectos formales durante su tramitación. La experiencia de gestión de la ZBE Madrid Central permite al Ayuntamiento de Madrid disponer de datos reales históricos sobre el número de infracciones y los derechos económicos derivados de las mismas. Por tanto se dispone de antecedentes que permiten estimar con mayor fundamento y precisión los posibles derechos futuros derivados de las infracciones de tráfico por acceso y circulación indebida en la ZBEDEP Distrito Centro.
- b) El proyecto normativo crea la ZBEDEP “Distrito Centro”, pero a efectos prácticos la creación de la nueva ZBEDEP no supone modificaciones muy sustanciales respecto a la que fue la regulación de la ZBE “Madrid Central”. El proyecto normativo incorpora el régimen de gestión y funcionamiento de la ZBEDEP “Distrito Centro” en el anexo III y la autorización del acceso de los vehículos de empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior de “Distrito Centro”. Por tanto no resulta previsible una modificación sustancial de las tendencias consolidadas de indisciplina de tráfico por accesos indebidos a la futura ZBEDEP “Distrito Centro”.

A continuación se exponen la información sobre los derechos económicos derivados de infracciones de tráfico por el incumplimiento del artículo 18 de la LTSV en relación con el artículo 23 de la OMS de 5 de octubre de 2018, desde el 1 de enero de 2019 hasta el 31 de diciembre de 2020:

AÑO	MES	CON REDUC	IMPORTE	SIN REDUC	IMPORTE	APREMIO	IMPORTE	DEV	IMPORTE
2019	3	1.498	67.410,00 €	67	6.034,50 €	543	48.874,50 €	487	22.365,00 €
	4	2.634	118.530,00 €	65	5.859,00 €	917	82.539,00 €	493	22.410,00 €
	5	6.582	296.190,00 €	270	24.322,50 €	3.990	359.113,50 €	7	450,00 €
	6	43.496	1.957.320,00 €	1.256	113.157,00 €	18.493	1.664.451,00 €	14	945,00 €
	7	39.722	1.787.490,00 €	1.450	130.813,96 €	20.743	1.866.996,00 €	28	1.755,00 €





AÑO	MES	CON REDUC	IMPORTE	SIN REDUC	IMPORTE	APREMIO	IMPORTE	DEV	IMPORTE
	8	37.927	1.706.715,00 €	1.346	121.376,33 €	25.696	2.312.725,50 €	18	1.215,00 €
	9	49.975	2.248.875,00 €	1.575	141.909,85 €	36.212	3.259.183,50 €	34	1.620,00 €
	10	59.841	2.692.845,00 €	1.591	143.305,53 €	39.778	3.580.056,00 €	26	1.305,00 €
	11	55.528	2.498.760,00 €	1.544	139.171,50 €	38.228	3.440.628,00 €	21	1.125,00 €
	12	42.662	1.919.790,00 €	1.155	104.080,50 €	29.384	2.644.663,50 €	21	1.125,00 €
	TOTAL	339.865	15.293.925,00 €	10.319	930.030,67 €	213.984	19.259.230,50 €	1.149	54.315,00 €
2020	1	29.083	1.308.735,00 €	613	55.228,50 €	11.670	1.050.327,00 €	26	1.395,00 €
	2	12.586	566.370,00 €	451	40.635,00 €	5.671	510.223,50 €	4	180,00 €
	3	8.426	379.170,00 €	374	33.687,00 €	3.790	340.663,50 €	12	675,00 €
	4	4.983	224.235,00 €	257	23.134,50 €	2.380	212.040,00 €	18	1.125,00 €
	5	12.902	580.590,00 €	581	52.312,50 €	4.400	394.519,50 €	30	1.710,00 €
	6	13.646	614.070,00 €	544	48.960,00 €	393	35.370,00 €	14	630,00 €
	7	25.960	1.168.200,00 €	927	83.430,00 €	434	39.060,00 €	30	1.485,00 €
	8	25.274	1.137.330,00 €	718	64.620,00 €	0	0,00 €	9	405,00 €
	9	26.422	1.188.990,00 €	551	49.590,00 €	0	0,00 €	5	225,00 €
	10	19.264	866.880,00 €	428	38.520,00 €	0	0,00 €	2	90,00 €
	11	17.002	765.090,00 €	80	7.200,00 €	0	0,00 €	2	90,00 €
	12	1.726	77.670,00 €	0	0,00 €	0	0,00 €	0	0,00 €
	TOTAL	197.274	8.877.330,00 €	5.524	497.317,50 €	28.738	2.582.203,50 €	152	8.010,00 €

CON REDUC: Pagadas con reducción.
SIN REDUC: Pagadas sin reducción.

DEV: Devoluciones
APREMIO: En vía de apremio.

Por tanto, los ingresos municipales derivados de infracciones de tráfico por incumplimiento de la regulación de "Madrid Central" ascendieron a:

- a) 35.483.186,17 euros en 2019.
- b) 11.956.851 euros en 2020.

Lo que hace una suma total de **47.440.037,17 euros durante los ejercicios 2019 y 2020.**

En 2020 se puede apreciar una bajada significativa de las sanciones principalmente por la reducción de la movilidad ocasionada por la crisis sanitaria, pero también de forma significativa

Información de Firmantes del Documento



VIRGINIA TORRES LIROLA - SUBDIRECTORA GENERAL DE AGENTES DE MOVILIDAD
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO
URL de Verificación: https://intranet.munimadrid.es:8090/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCove.do

Fecha Firma: 19/08/2021 15:34:52
Fecha Firma: 19/08/2021 17:35:11
CSV : 17PEQ23016DDBN2G



por un significativamente mayor cumplimiento por la ciudadanía de la norma. La disparidad entre ambas cifras dificulta la estimación de los futuros ingresos por infracciones de la normativa de tráfico sobre la ZBEDEP “Distrito Centro”.

Por eso se ha optado por hacer una media de las propuestas de sanción diarias entre los meses de julio y diciembre de 2020, ambos inclusive, por incumplimiento de la normativa de acceso a “Madrid Central” por dos motivos: primero, porque es el periodo más próximo y, segundo, porque corresponde a los meses de mayor “normalidad” después del periodo de confinamiento domiciliario y posterior desescalada que hubo durante los primeros meses del 2020.

- En dicho periodo se han producido 366.778 propuestas de sanción correspondientes a un periodo de 184 días.
- Que en media diaria resulta: 1.993,358695652174
- Proyectando en un año: 727.575,9239130435
- Redondeando: 727.576

Asumiendo una proporción de 60% de sanciones abonadas con reducción (45 €) y el 40% restante sin reducción (90€) , se estima una recaudación anual de 45.837.288 euros.

AÑO	Estimación derechos económicos derivados de sanciones por incumplimiento de la normativa de la ZBE “Distrito Centro”
2021	45.837.288 euros
2022	45.837.288 euros
2023	45.837.288 euros
2024	45.837.288 euros
2025	45.837.288 euros
TOTAL periodo 2022-2025	229.186.440 euros

3.º Ingresos derivados de las sanciones por acceso y circulación indebida en la ZBEDEP “Plaza Elíptica”:

Los ingresos derivados de infracciones de tráfico no tienen carácter tributario, sino que derivan del ejercicio de la potestad sancionadora. La estimación de los ingresos derivados de las sanciones de tráfico, circulación y seguridad vial es una tarea extraordinariamente compleja dado que depende del grado de incumplimiento de la normativa.

Al objeto de ofrecer una cifra sobre el impacto presupuestario en materia de ingresos que supondría la aprobación de la regulación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”, se parten de las siguientes consideraciones:

- Se excluye de cómputo el ejercicio 2021 porque, pese a que está previsto que la ordenanza entre en vigor en julio de dicho año, el proyecto normativo contempla una “*vacatio legis*” para garantizar el conocimiento de la regulación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica” por la ciudadanía y porque la nueva redacción que el proyecto normativo daría al artículo 242.3 contempla garantías técnicas como el periodo de aviso de al menos dos meses en términos muy similares a los regulados en el artículo 247 de la vigente OMS de 5 de octubre de 2018.



17PEQ23016DDBN2G

- b) Para llevar a cabo la estimación de los derechos económicos que se derivarían del incumplimiento de la normativa de acceso a la ZBEDEP "Plaza Elíptica" se parte del análisis de los vehículos con clasificación ambiental "A" que accedieron indebidamente a la ZBE "Madrid Central" durante su vigencia.
- c) Para obtener el número de vehículos con clasificación ambiental "A" sancionados cada día en "Madrid Central" durante su vigencia y poder extrapolarlo a Plaza Elíptica se ha utilizado un periodo más próximo al presente como es octubre de 2020 y no todo el periodo de funcionamiento de "Madrid Central", pues la curva de estos dos años es muy variable, por lo que se ha tenido en cuenta la reducción progresiva de los vehículos con clasificación ambiental "A". Así, se ha incluido este factor en la estimación. El cálculo es el siguiente:
- En octubre de 2019 los vehículos "A" representaron un 16,37 % de las remesas y en octubre de 2020 un 14,97 % de las remesas. Extrapolando, se puede suponer que, cada año, los "A" representan un 1,4 % menos sobre el total cada año.
 - En octubre de 2020 se propusieron para sanción una media de 251,64 vehículos "A" al día.
- d) Proyectando en los meses de octubre siguientes, los "A" representarían sobre el total de propuestas de sanción:
- octubre 2021: 13,57 %
 - octubre 2022: 12,17 %
 - octubre 2023: 10,77 %
 - octubre 2024: 9,37 %
 - octubre 2025: 7,96 %
- e) En términos de sanciones diarias, asumiendo implícitamente que el número de propuestas de sanción mensual total se mantendrá estable en el tiempo, resulta:
- octubre 2021: 228,11 sanciones al día.
 - octubre 2022: 204,57 sanciones al día.
 - octubre 2023: 181,04 sanciones al día.
 - octubre 2024: 157,5 sanciones al día.
 - octubre 2025: 133,97 sanciones al día.
- f) Extrapolando estas cifras a la ZBEDEP de Plaza Elíptica se multiplica por el ratio 25 / 60 (nº de cámaras de cada ZBEDEP) y el resultado es el siguiente:
- octubre 2021: 95,04 sanciones al día.
 - octubre 2022: 85,24 sanciones al día.
 - octubre 2023: 75,43 sanciones al día.
 - octubre 2024: 65,62 sanciones al día.
 - octubre 2025: 55,82 sanciones al día.
- g) Se multiplica por 365 para calcular la cifra estimada de propuesta de sanción anuales:
- Año 2022: 34.691
 - Año 2023: 31.112



- Año 2024: 27.533
- Año 2025: 23.954

h) Por último, para hacer una estimación de la recaudación, se asume una proporción de 60% de sanciones pagadas en fase voluntaria con reducción (45 euros) y 40% sin reducción (90 euros).

i) Por tanto, con las citadas consideraciones, los derechos reconocidos del Ayuntamiento de Madrid que se derivarían de sanciones de tráfico por incumplimientos de la normativa de la ZBEDEP "Plaza Elíptica" sería:

- Año 2022: 2.185.533 euros
- Año 2023: 1.940.056 euros
- Año 2024: 1.734.579 euros
- Año 2025: 1.509.102 euros

AÑO	Estimación derechos económicos derivados de sanciones por incumplimiento de la normativa de "Plaza Elíptica"
2021	0 euros
2022	2.185.533 euros
2023	1.940.056 euros
2024	1.734.579 euros
2025	1.509.102 euros
TOTAL periodo 2022-2025	7.369.270 euros

Por tanto, la creación de la "ZBEDEP" mediante la aprobación de proyecto normativo supondría el reconocimiento de derechos económicos derivados de multas de tráfico por acceso indebido a "Plaza Elíptica" de **7.369.270 de euros durante el periodo 2022-2025**.

4.º Ingresos derivados de las sanciones por la realización de las inspecciones acústicas reguladas en la nueva redacción que el proyecto normativo daría al artículo 230 de la OMS y la modificación de los apartados 3.b) y 5.d) del Anexo B de la Ordenanza Fiscal de Tasas por Servicios y Actividades Relacionadas con el Medio Ambiente.

El proyecto de modificación de la OMS contempla en su artículo 230 la realización de inspecciones periódicas por parte de todos los vehículos y maquinaria afectos a la gestión directa por la Administración Municipal de servicios públicos, así como los vehículos de titularidad de terceros que estén afectos a la prestación indirecta de servicios municipales y la ejecución de obras municipales, en el Centro Municipal de Acústica (CMA), al objeto de asegurar el cumplimiento de lo establecido en la Ordenanza de Protección contra la Contaminación Acústica y Térmica (OPCAT).

Lo que supondrá un incremento en los ingresos debido al cobro de tasas por la prestación de servicios en el CMA, si bien, será necesario modificar la Ordenanza Fiscal de Tasas por Servicios y Actividades Relacionadas con el Medio Ambiente.

La tarifa, tanto de apartado 3.b) (revisión para comprobar el nivel sonoro de vehículos a motor de vehículos que infrinjan la Ordenanza municipal de Medio Ambiente) como del 5.d) (revisión para comprobar el nivel sonoro de vehículos a motor y certificaciones de potencia acústica) del



17PEQ230I6DDBN2G

Anexo B, de la Ordenanza Fiscal reguladora de las tasas por servicios y actividades relacionados con el medio ambiente, correspondientes a la “Revisión para comprobar el nivel sonoro de los vehículos a motor”, es de 5,97 euros.

Este valor no se ha actualizado desde su aprobación y es muy inferior al coste del servicio. Por ello, desde la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental se propone incrementar la tasa a 20,00 euros, valor acorde con las tasas por otros servicios similares que se realizan en la actualidad, como puede ser la Inspección Técnica de Vehículos. Mantener la tasa actual implicaría no cobrarla, puesto que el coste administrativo de la tramitación ya supera a la propia tasa.

Con la aprobación de la nueva OMS, se prevé un crecimiento importante de la demanda de los servicios del “CMA”, hasta el punto de duplicar la capacidad actual del centro.

Los ingresos estimados por el cobro de tasas, una vez se apruebe el incremento de la tasa en los términos anteriormente descritos, y una vez el Centro Municipal de Acústica esté trabajando al 100% y disponga de todo el personal solicitado y necesario para poder dar cumplimiento al artículo 230 de la OMS, ascenderían a 67.000,00 euros anuales. En el siguiente cuadro se detalla la estimación de ingresos en función de la previsión de inspecciones:

Inspecciones CMA	Previsión (unid)	Tasas (€/unid)	Total (€)
Motocicletas/Ciclomotores	1.000	20	20.000,00 €
Turismos	500	20	10.000,00 €
Camiones	750	20	15.000,00 €
Autobuses	300	20	6.000,00 €
Maquinaria diversa	350	40	14.000,00 €
Ambulancias	100	20	2.000,00 €
Totales	3.000		67.000,00 €

Por tanto, se estima que los ingresos del Centro Municipal de Acústica estimados en el periodo 2022-2025 serían de 268.000 euros.

5.º Ingresos derivados de la modificación de la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante OFSER) a resultas de los cambios que el proyecto normativo realizaría al modificar la OMS e ingresos derivados de la ampliación de Área de Estacionamiento Regulado del del SER:

La aprobación del proyecto normativo requerirá revisar la redacción de la “Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital” una vez se apruebe el proyecto normativo, y su actualización al contenido de la nueva redacción de la OMS:

- La creación de las “plazas de alta rotación” mediante la modificación de los artículos 49.4.e), 52.2.b) y 56 de la OMS y su regulación en la oportuna modificación de la OFSER tendrá un impacto económico neutro.
- La regulación de la “tasa dinámica del SER” introducida por el proyecto normativo al incorporar el apartado 52.2.3) de la OMS para regular la “tarifa dinámica del SER”,



dependerá de la regulación que se realice mediante la modificación de la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital. Su valoración económica está pendiente del contenido del informe preceptivo de la Agencia Tributaria de Madrid, pero que en cualquier caso será escasa porque apenas se aplicaría escasos días al año generalmente entre los meses de noviembre y febrero.

En lo relativo a la ampliación del Área de Estacionamiento Regulado el proyecto normativo contempla la ampliación del AER definida en el anexo I y la implantación efectiva del SER en las zonas, barrios y distritos contemplados en la disposición en transitoria quinta antes del 31 de diciembre de 2025.

En el momento de redacción de la MAIN no resulta posible estimar los ingresos que se derivarían de la gestión del SER porque se desconoce el momento a partir del cual empezarán a estar operativo en cada una de las diferentes zonas, barrios y distritos incluidos en la redacción que el proyecto daría al anexo I de la OMS, ni la tipología concreta que se establecerá en cada una de ellas (azul, verde, alta rotación...) que determina sustancialmente los ingresos que se derivarían de su gestión.

Por idéntico motivo no puede estimarse los ingresos que se derivarían de la creación de la figura de las “plazas de alta rotación” del SER, cuyos ingresos vendrán determinados por la ubicación concreta, las necesidades y la demanda de estacionamiento del entorno, la fecha de su implantación efectiva en cada vía pública y el tiempo anual que se mantenga en servicio.

A mayor abundamiento no puede estimarse los ingresos futuros sobre una tasa cuya cuantía se desconoce por depender de la oportuna modificación de la OFSER.

6.º Ingresos derivados de la modificación de la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público local por la modificación del artículo 201.3.f) propuesta por el proyecto normativo.

El proyecto normativo propone modificar el contenido de artículo 201, estableciendo en el 201.3.f) que *“el uso de las reservas de carga y descarga estarán sujetas al pago de las exacciones que, en su caso, se establezcan”*, correspondiendo a la “Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público local” la regulación de los elementos de dicha tasa, previa realización de oportuno estudio técnico económico.

La Agencia Tributaria de Madrid, en su Informe de 8 de septiembre de 2020, de “Observaciones a la propuesta de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible” señala que: *“Esta modificación de la ordenanza fiscal requerirá el oportuno estudio técnico-económico y tendrá un impacto económico positivo, en la medida en que, actualmente, la carga y descarga no se sujeta a tasa”*.

7.º Ingresos derivados de la modificación de la Ordenanza Fiscal reguladora de la Tasa por Retirada de Vehículos de la vía pública.

La regulación de los supuestos de gratuidad que se regularían en la nueva redacción de artículo 238.1 de la OMS mantiene los supuestos de hecho de la OMS, pero excluye la gratuidad de la retirada de las bicicletas y VMP regulada en el artículo 232.2 en relación con el artículo 230.2.k) de la vigente OMS de 5 de octubre de 2018.



La nueva redacción que el proyecto normativo daría a la OMS mediante el artículo 237.1.m) de la OMS regula la gratuidad del servicio de retirada por grúa municipal de un vehículo accidentado en la M-30, tanto en superficie como en túneles, que impida continuar su marcha, cuando así lo ordene la Policía Municipal o los Agentes de Movilidad por la grave perturbación que supone para la circulación general de la ciudad. La gratuidad de este supuesto de retirada no supone una novedad normativa por cuanto ya aparece regulada en el artículo 232.2 en relación con el artículo 230.2.f) de la vigente OMS de 5 de octubre de 2018. Sobre este supuesto la Agencia Tributaria en su Informe de 8 de septiembre de 2020, de "Observaciones a la propuesta de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible" señala que: *"En principio, si en la práctica se viene haciendo así, esta modificación no exige estudio técnico-económico, y no tendrá impacto económico alguno"*.

A salvo del criterio de la Agencia Tributaria de Madrid dichas modificaciones tendrían un impacto económico nulo.

6.3.5 Resumen del impacto presupuestario de gastos e ingresos:

1º) A continuación se expresan resumidamente la tabla con los costes e ingresos estimados anuales que se derivarían de la aprobación y aplicación del proyecto normativo, tomando en consideración el periodo 2021-2025, por años:

Importe en EUROS

PRESUPUESTO GASTOS	2021	2022	2023	2024	2025	TOTAL PERIODO 2021-2025
Costes de personal S.G. de Tecnologías del Tráfico y Servicio del Taxi derivados de la aprobación y aplicación del proyecto normativo.	241.628	1.092.575	1.103.501	1.114.536	1.125.681	4.677.921,59
Costes de personal S.G. de Régimen Jurídico y Autorizaciones derivados de la aprobación y aplicación del proyecto normativo.	16.283	73.997	74.737	75.485	76.239	316.741,52

Información de Firmantes del Documento



17PEQ23016DDBN2G

PRESUPUESTO GASTOS	2021	2022	2023	2024	2025	TOTAL PERIODO 2021-2025
Costes de personal D.G. de Movilidad derivados de la aprobación y aplicación del proyecto normativo.	351.341	527.207	527.207	0	0	1.405.753,95
Costes de personal Centro Municipal de Acústica derivados de la aprobación y aplicación del proyecto normativo.	41.238	186.594	188.460	190.344	192.248	798.883,56
Costes de implantación del sistema de control de accesos de "Madrid ZBE".	3.800.000	4.115.000	3.533.750	1.971.250	971.250	14.391.250,00
Costes de implantación del sistema de control de accesos a la ZBEDEP "Distrito Centro"	1.366.959	1.182.374	1.182.374	1.182.374	1.134.593	6.048.673,70
Costes de implantación del sistema de control de accesos a la ZBEDEP "Plaza Elíptica"	130.000	460.000	460.000	460.000	390.000	1.900.000,00
Costes de las subvenciones para fomentar la mejora de la calidad del aire vinculadas a la reducción de emisiones del parque móvil de la ciudad de Madrid.	11.500.000	28.000.000	28.000.000	0	0	67.500.000,00



Información de Firmantes del Documento



VIRGINIA TORRES LIROLA - SUBDIRECTORA GENERAL DE AGENTES DE MOVILIDAD
 FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO
 URL de Verificación: https://intranet.munimadrid.es:8090/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCove.do

Fecha Firma: 19/08/2021 15:34:52
 Fecha Firma: 19/08/2021 17:35:11
 CSV : 17PEQ23016DDBN2G



Importe en EUROS

PRESUPUESTO GASTOS	2021	2022	2023	2024	2025	TOTAL PERIODO 2021-2025
Costes de ampliación del Área de Estacionamiento Regulado del S.E.R.	2.450.000	8.000.000	18.500.000	25.000.000	30.000.000	83.950.000,00
Costes de implantación de la tarifa dinámica del SER ⁽¹⁾						
Costes de implantación sistema inteligente de carga y descarga	595.048	595.048	595.048	595.048	595.048	2.975.240,00
Costes de la implantación de anclajes para estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y vehículos de movilidad personal (VMP) en las reservas que se crearán para incrementar la seguridad vial ⁽²⁾			1.328.440			1.328.440,00



Información de Firmantes del Documento



VIRGINIA TORRES LIROLA - SUBDIRECTORA GENERAL DE AGENTES DE MOVILIDAD
 FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO
 URL de Verificación: https://intranet.munimadrid.es:8090/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCove.do

Fecha Firma: 19/08/2021 15:34:52
 Fecha Firma: 19/08/2021 17:35:11
 CSV : 17PEQ23016DDBN2G



PRESUPUESTO GASTOS	2021	2022	2023	2024	2025	TOTAL PERIODO 2021-2025
Costes de las mejoras del "Centro Municipal de Acústica" necesarias para la aplicación del nuevo contenido que el proyecto normativo daría al artículo 230 de la OMS	104.000					104.000,00
Costes de implantación de los requisitos medioambientales de clasificación, según su potencial contaminante, de los vehículos adscritos a la gestión directa e indirecta de servicios municipales, así como de los vehículos empleados en la ejecución de prestaciones contratadas por el Ayto. de Madrid ⁽³⁾						
Costes de las campañas institucionales de información sobre los contenidos de la ordenanza	500.000	500.000	500.000	500.000	0	2.000.000,00
TOTALES	21.111.463	44.760.802	56.027.076	31.089.037	34.485.059	187.396.903,65

(1) No implica incremento de gasto del contrato integral de movilidad.

(2) Entre los años 2026 y 2030 se invertirá la misma cantidad para ampliar el número de anclajes

(3) Sin evaluar (Del 10% al 20% más en renovación de flotas municipales)

Información de Firmantes del Documento



VIRGINIA TORRES LIROLA - SUBDIRECTORA GENERAL DE AGENTES DE MOVILIDAD
 FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO
 URL de Verificación: https://intranet.munimadrid.es:8090/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCove.do

Fecha Firma: 19/08/2021 15:34:52
 Fecha Firma: 19/08/2021 17:35:11
 CSV : 17PEQ230I6DDBN2G



Importe en EUROS

PRESUPUESTO INGRESOS	2021	2022	2023	2024	2025	TOTAL PERIODO 2021-2025
Ingresos derivados de las sanciones por incumplimientos de acceso a "Madrid ZBE".	0	5.394.883	5.394.883	5.394.883	5.394.883	21.579.532
Ingresos derivados de las sanciones por acceso y circulación indebida en la ZBEDEP "Distrito Centro"	45.837.288	45.837.288	45.837.288	45.837.288	45.837.288	229.186.440
Ingresos derivados de las sanciones por acceso y circulación indebida en la ZBEDEP "Plaza Elíptica"	0	2.185.533	1.940.056	1.734.579	1.509.102	7.369.270
Ingresos derivados de las sanciones por la realización de las inspecciones acústicas reguladas en la nueva redacción que el proyecto normativo daría al artículo 230 de la OMS y la modificación de los apartados 3.b) y 5.d) del Anexo B de la Ordenanza Fiscal de Tasas por Servicios y Actividades Relacionadas con el Medio Ambiente incumplimientos de acceso a "Madrid ZBE".	0	67.000	67.000	67.000	67.000	268.000
Ingresos derivados de la modificación de la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante OFSER) a results de los cambios que el proyecto normativo realizaría al modificar la OMS e ingresos derivados de la ampliación de Área de Estacionamiento Regulado del del SER ⁽⁴⁾	-	-	-	-	-	-
Ingresos derivados de la modificación de la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público local por la modificación del artículo	-	-	-	-	-	-

Información de Firmantes del Documento



VIRGINIA TORRES LIROLA - SUBDIRECTORA GENERAL DE AGENTES DE MOVILIDAD
 FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO
 URL de Verificación: https://intranet.munimadrid.es:8090/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCove.do

Fecha Firma: 19/08/2021 15:34:52
 Fecha Firma: 19/08/2021 17:35:11
 CSV : 17PEQ230I6DDBN2G



Importe en EUROS

PRESUPUESTO INGRESOS	2021	2022	2023	2024	2025	TOTAL PERIODO 2021-2025
201.3.f) propuesta por el proyecto normativo ⁽⁴⁾						
Ingresos derivados de la modificación de la Ordenanza Fiscal reguladora de la Tasa por Retirada de Vehículos de la vía pública ⁽⁴⁾	-	-	-	-	-	-
TOTALES	45.837.288	53.484.704	53.239.227	53.033.750	52.808.273	258.403.242

(4) No evaluable al depender de modificación de Ordenanza fiscal.

2º) A continuación se expresan resumidamente la tabla con los costes e ingresos estimados que se derivarían de la aprobación y aplicación del proyecto normativo ordenados por materias en el periodo 2021-2025, y en la que se recoge el órgano competente en su gestión, el programa presupuestario, periodo temporal de ejecución concreta y la estimación de costes e ingresos:

Importe en EUROS

PRESUPUESTO GASTOS	AMBITO COMPETENCIAL	PARTIDA / PROGRAMA PRESUPUESTARIO	PERIODO	ESTIMACIÓN COSTES
Costes de personal derivados de la aprobación y aplicación del proyecto normativo	S.G. de Tecnologías del Tráfico y Servicio del Taxi	Sección 150. Medio Ambiente y Movilidad	2021-2025	4.677.921,59
	S.G. de Régimen Jurídico y Autorizaciones	Sección 150. Medio Ambiente y Movilidad	2021-2025	316.741,52
	D.G. de Movilidad	Sección 150. Medio Ambiente y Movilidad	2021-2023	1.405.753,95
	Centro Municipal de Acústica	Sección 150. Medio Ambiente y Movilidad	2021-2025	798.883,56
Costes de implantación del sistema de control de accesos de "Madrid ZBE".	D.G. de Gestión y Vigilancia de la Circulación	Programa "13301 Tráfico"	2021-2025	14.391.250,00
Costes de implantación del sistema de control de accesos a la ZBEDEP "Distrito Centro"	D.G. de Sostenibilidad y Control Ambiental	Programa "134.04 Gestión de la Movilidad"	2021-2025	6.048.673,70

Información de Firmantes del Documento



PRESUPUESTO GASTOS	AMBITO COMPETENCIAL	PARTIDA / PROGRAMA PRESUPUESTARIO	PERIODO	ESTIMACIÓN COSTES
Costes de implantación del sistema de control de accesos a la ZBEDEP "Plaza Elíptica"	D.G. de Sostenibilidad y Control Ambiental	Programa "134.04 Gestión de la Movilidad"	2021-2025	1.900.000,00
Costes de las subvenciones para fomentar la mejora de la calidad del aire vinculadas a la reducción de emisiones del parque móvil de la ciudad de Madrid.	Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad	-	2021-2023	67.500.000,00
Costes de ampliación del Área de Estacionamiento Regulado del S.E.R.	D.G. de Sostenibilidad y Control Ambiental	Programa "134.04 Gestión de la Movilidad"	2021-2025	83.950.000,00
Costes de implantación de la tarifa dinámica del SER ⁽¹⁾	D.G. de Sostenibilidad y Control Ambiental	Programa "134.04 Gestión de la Movilidad"	2021-2025	-
Costes de implantación sistema inteligente de carga y descarga	D.G. de Sostenibilidad y Control Ambiental	Programa "134.04 Gestión de la Movilidad"	2021-2025	2.975.240,00
Costes de la implantación de anclajes para estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y vehículos de movilidad personal (VMP) en las reservas que se crearán para incrementar la seguridad vial ⁽²⁾	D.G. de Servicios de Limpieza y Residuos	001/150/16301/60913	2021-2025	174.420,00
	D.G. de Sostenibilidad y Control Ambiental	Programa "134.04 Gestión de la Movilidad"	2021-2025	1.154.020,00
Costes de las mejoras del "Centro Municipal de Acústica" necesarias para la aplicación del nuevo contenido que el proyecto normativo daría al artículo 230 de la OMS	D.G. de Sostenibilidad y Control Ambiental	-	2021	104.000,00
Costes de implantación de los requisitos medioambientales de clasificación, según su potencial contaminante, de los vehículos adscritos a la gestión directa e indirecta de servicios municipales, así como de los vehículos empleados en la ejecución de prestaciones contratadas por el Ayto. de Madrid. ⁽³⁾	D.G. de Sostenibilidad y Control Ambiental	-	2021-2025	-
Costes de las campañas institucionales de información sobre los	D.G. de Sostenibilidad y Control Ambiental	Programa "134.04 Gestión de la Movilidad"	2021	50.000,00



Información de Firmantes del Documento



Importe en EUROS

PRESUPUESTO GASTOS	AMBITO COMPETENCIAL	PARTIDA / PROGRAMA PRESUPUESTARIO	PERIODO	ESTIMACIÓN COSTES
contenidos de la ordenanza:	SGT_Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad	001 150 170.00/ 22602 "Publicidad y propaganda".	2021-2024	1.950.000,00
TOTAL				187.396.903,65

- (1) No implica incremento de gasto del contrato integral de movilidad.
 (2) Entre los años 2026 y 2030 se invertirá la misma cantidad para ampliar el número de anclajes
 (3) Sin evaluar (Del 10% al 20% más en renovación de flotas municipales)

Importe en EUROS

PRESUPUESTO INGRESOS	AMBITO COMPETENCIAL	PERIODO	ESTIMACIÓN INGRESOS
Ingresos derivados de las sanciones por incumplimientos de acceso a "Madrid ZBE".	Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad	2022-2025	21.579.532
Ingresos derivados de las sanciones por acceso y circulación indebida en la ZBEDEP "Distrito Centro"	Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad	2021-2025	229.186.440
Ingresos derivados de las sanciones por acceso y circulación indebida en la ZBEDEP "Plaza Elíptica"	Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad	2022-2025	7.369.270
Ingresos derivados de las sanciones por la realización de las inspecciones acústicas reguladas en la nueva redacción que el proyecto normativo daría al artículo 230 de la OMS y la modificación de los apartados 3.b) y 5.d) del Anexo B de la Ordenanza Fiscal de Tasas por Servicios y Actividades Relacionadas con el Medio Ambiente incumplimientos de acceso a "Madrid ZBE".	Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad	2022-2025	268.000
Ingresos derivados de la modificación de la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante OFSER) a resultados de los cambios que el proyecto normativo realizaría al modificar la OMS e ingresos derivados de la ampliación de Área de Estacionamiento Regulado del del SER ⁽⁴⁾	Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad	2022-2025	-
Ingresos derivados de la modificación de la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público local por la modificación del artículo 201.3.f) propuesta por el proyecto normativo ⁽⁴⁾	Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad	2022-2025	-

Información de Firmantes del Documento



VIRGINIA TORRES LIROLA - SUBDIRECTORA GENERAL DE AGENTES DE MOVILIDAD
 FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO
 URL de Verificación: https://intranet.munimadrid.es:8090/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCove.do

Fecha Firma: 19/08/2021 15:34:52
 Fecha Firma: 19/08/2021 17:35:11
 CSV : 17PEQ23016DDBN2G



17PEQ23016DDBN2G

Importe en EUROS

PRESUPUESTO INGRESOS	AMBITO COMPETENCIAL	PERIODO	ESTIMACIÓN INGRESOS
Ingresos derivados de la modificación de la Ordenanza Fiscal reguladora de la Tasa por Retirada de Vehículos de la vía pública ⁽⁴⁾	Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad	2022-2025	-
TOTAL			258.403.242

(3) No evaluable al depender de modificación de Ordenanza fiscal.

Por tanto, el impacto presupuestario en el periodo 2021-2025 según las hipótesis expresadas en el documento sería el siguiente:

CONCEPTO	IMPACTO PRESUPUESTARIO 2021-2025
INGRESOS	258.403.242,00 euros
GASTOS	187.396.903,65 euros
SALDO	71.006.338,35 euros

6.3.6 Principio de eficiencia en la asignación y utilización de los recursos públicos:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.3 de la Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera y el artículo 129.7 de la LPAC, el cumplimiento de toda obligación recogida en la ordenanza propuesta, que pudiera afectar a los ingresos y gastos municipales se supedita al estricto cumplimiento de las obligaciones derivadas de los principios de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera en los términos regulados en el Texto refundido de la Ley reguladora de las haciendas locales en la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera y el Reglamento de desarrollo de la Ley 18/2001, de 12 de diciembre, de Estabilidad Presupuestaria, en su aplicación a las entidades locales, aprobado mediante el Real Decreto 1463/2007, de 2 de noviembre, tal y como expresamente recoge el preámbulo del proyecto normativo.

6.4. Impacto económico

6.4.1 Relación con la economía general.

El Ayuntamiento de Madrid colabora con el Estado y la Comunidad de Madrid para el promover el desarrollo económico estructural, sostenible, inclusivo y resiliente de la ciudad y dar respuesta a los retos presentes y futuros.

El proyecto normativo, y muy especialmente la creación de “Madrid ZBE” y de las “ZBEDEP” “Distrito Centro” y “Plaza Elíptica” desarrollan obligaciones jurídicas establecidas por la normativa comunitaria y estatal básica, y son plenamente compatibles con los objetivos establecidos desde la Unión Europea y el Gobierno de España. La movilidad sostenible articulada a través del proyecto normativo es clave para avanzar en la neutralidad climática y para avanzar en el cumplimiento de los objetivos comunitarios de descarbonización a largo plazo, a más



17PEQ23016DDBN2G

tardar en 2050, que algunos países de la Unión Europea pretenden adelantar a la próxima década de los años treinta.

El Ayuntamiento de Madrid colabora con la Administración General del Estado (en adelante AGE) en el marco de su “Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia” y del “Marco Estratégico de Energía y Clima” para el impulso de las zonas de las zonas de bajas emisiones, el desarrollo de la movilidad eléctrica y el fomento de la intermodalidad del transporte.

En el caso de la movilidad eléctrica, el Ayuntamiento está desarrollando las siguientes acciones:

- a) La implantación de infraestructuras singulares de recarga (ligadas a generación renovable, almacenamiento, e intermodalidad con otros modos de transporte, etc.).
- b) La promoción normativa y administrativa del despliegue generalizado de infraestructuras de recarga en los términos contenidos en la normativa estatal y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad.
- c) El fomento de la renovación del parque de vehículos mediante un ambicioso plan de subvenciones municipales.

Estas acciones son complementarias y sinérgicas con a las que están desplegando otras Administraciones Públicas. En este sentido, el “Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC)” de la AGE prevé alcanzar una penetración de 5 millones de vehículos eléctricos a 2030. En el contexto del “Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia” la AGE ha fijado un objetivo para 2023 de, al menos, 100.000 puntos de recarga y 250.000 vehículos eléctricos, así como el desarrollo de la cadena de valor, nuevos modelos de negocio y nuevas dinámicas que favorezcan la progresiva electrificación de la movilidad, la reducción de emisiones y el cumplimiento de los objetivos de energía y clima.

Por tanto, la creación de “Madrid ZBE” y las ZBEDEP “Distrito Centro” y “Plaza Elíptica” no solo viene obligada por la normativa comunitaria y estatal básica, y los instrumentos de planeamiento en materia de calidad del aire estatal, de la Comunidad de Madrid y del Ayuntamiento de Madrid, sino que se ve enmarcada en un conjunto de objetivos, programas y acciones de la Unión Europea y del Reino de España orientados a lograr una transformación que facilite la sostenibilidad medioambiental, económica y energética.

En este sentido, debe destacarse que la transformación hacia la sostenibilidad medioambiental, económica y energética viene impulsada desde la Unión Europea.

La transformación de la economía europea en una economía verde, digital y resiliente constituye uno de los ejes del “Fondo de Recuperación Next Generation EU”, que permitirá a España movilizar un volumen de inversión sin precedentes, por cuanto Consejo Europeo prevé financiación por hasta 140.000 millones de euros en transferencias y créditos en los próximos seis años, lo que supondría un 11% del PIB de 2019.

La movilización de un volumen tan importante de recursos abre una oportunidad extraordinaria para nuestro país, comparable a los procesos de transformación económica producidos a raíz de la incorporación a las Comunidades Europeas en los años 80 o la creación del Fondo de Cohesión europeo en mitad de los 90. Permitirá no solo la superación de la crisis y la recuperación del empleo, sino que facilitará la modernización de nuestra economía, para que esa recuperación sea verde, digital, inclusiva y social. Se pondrán en marcha transformaciones y reformas estructurales dirigidas a la transición hacia una economía y sociedad climáticamente neutras, sostenibles, circulares, respetuosas con los límites impuestos por el medio natural y eficientes en el uso de recursos.



6.4.2 Impactos económicos directos.

El proyecto normativo establece condiciones y obligaciones de carácter medioambiental para proteger el derecho a la vida y la integridad física y el derecho a la salud, que pueden presentar un impacto económico.

Asimismo el proyecto establece la obligación de inspección de vehículos en el Centro de Acústica Municipal, que conlleva el abono de las tasas correspondientes, cuya cuantía se propone actualizar para retribuir el coste del servicio.

Se establece la posibilidad de someter a tasa el uso de las reservas de carga y descarga.

Por último el proyecto contempla la asunción por sujetos privados de los costes derivados de la presentación de los “Planes de Movilidad” y los “Análisis de Movilidad” de los eventos de afluencia masiva y moderada de personas a efectos de movilidad y transporte público colectivo.

6.4.3 Subvenciones:

1º) Subvenciones municipales:

Las subvenciones constituyen las actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas de “Madrid ZBE” y la creación de las ZBEDEP “Distrito Centro” y “Plaza Elíptica”.

Las subvenciones municipales se destinan a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid. Por ello, junto a la definición del ámbito territorial imprescindible para ello y la regulación de un régimen transitorio que facilita la adaptación por la ciudadanía del cumplimiento de la norma, las subvenciones suponen un elemento adicional de proporcionalidad de la regulación de las ordenaciones de carácter permanente destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la creación de “Madrid ZBE” y las ZBEDEP “Distrito Centro” y “Plaza Elíptica”.

En el marco del “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental “Madrid 360”, en el que se planteó los contenidos que han dado lugar a la creación de “Madrid ZBE” y las ZBEDEP “Distrito Centro” y “Plaza Elíptica”, se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 para el ejercicio 2020 y se ha aprobado el PES 2021-2023 que planifican la concesión de las siguientes subvenciones:

a) Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno del Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid PES 2018-2020:

El objetivo estratégico del Plan de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad es el de contribuir a la mejora de la calidad del aire de la Ciudad de Madrid y a la lucha contra el cambio climático.

El Plan Estratégico de Subvenciones para los ejercicios 2018-2020 aprobado por Decreto de 5 de junio de 2018, de la Delegada del Área de Gobierno de Medio Ambiente contenía dos líneas de subvención para contribuir a alcanzar el objetivo estratégico fijado, que es la mejora de la calidad del aire de la ciudad de Madrid y la lucha contra el cambio climático.



Para contribuir a la consecución de los objetivos fijados en el “Plan A de Calidad de Aire y Cambio Climático”, el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental “Madrid 360”, presentado en septiembre de 2019, amplía las medidas del “Plan A” y contempla el establecimiento de una línea de ayudas dirigidas a impulsar la renovación por vehículos menos contaminantes de la flota de taxis, de autobuses de transporte discrecional y de ruta, de vehículos de particulares y de carga y descarga, así como de instalación de puntos de recarga eléctrica y la sustitución de instalaciones térmicas y de climatización por tecnologías más eficientes y menos contaminantes en el municipio de Madrid.

A tal efecto se modificó el PES 2018-2020 mediante Decreto del 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 las líneas de ayudas incluidas en Madrid 360 y que recoge las siguientes líneas de ayuda:

- a) Convocatoria para la adquisición de vehículos autotaxi con clasificación ambiental CERO emisiones y ECO. La financiación se realiza con cargo a la aplicación presupuestaria “Otras subvenciones a empresas privadas” 2020/001/150/133.01/779.99. Ejercicio 2020: inicialmente se presupuestó 3 millones ampliable hasta 5 millones de euros, pero finalmente se realizó una ampliación de crédito hasta alcanzar la cuantía de 3.984.483 euros.
- b) Convocatoria para la adquisición de vehículos destinados a la renovación de vehículos particulares. La financiación es íntegramente municipal con cargo a la aplicación presupuestaria 001/150/172.11/789.00 “Otras transferencias de capital a familias” del Presupuesto General del Ayuntamiento de Madrid del ejercicio 2020. Ejercicio 2020: 15.500.000 euros
- c) Convocatoria para la adquisición de vehículos para la renovación de la flota de autobuses de transporte discrecional y regular de uso especial. La aplicación presupuestaria a la que se imputará el gasto será la 001/150/172.11/779.99 “Otras subvenciones a empresas privadas” del Presupuesto General del Ayuntamiento de Madrid para el ejercicio 2020. Ejercicio 2020: 2.000.000 de euros.
- d) Convocatoria para la adquisición de vehículos destinados a la renovación de furgonetas y camiones ligeros (N1 y N2) que desarrollen la actividad de distribución urbana de mercancías en la ciudad de Madrid. La financiación es con cargo a la aplicación presupuestaria 001/150/172.11/789.00 “Otras transferencias de capital a familias” del Presupuesto General del Ayuntamiento de Madrid del ejercicio 2020. Ejercicio 2020: 4.000.000 de euros.
- e) Convocatoria para la instalación de infraestructura de recarga para vehículos eléctricos. Los programas o partidas a las que se imputará el gasto público son con cargo a la aplicación presupuestaria 001/150/172.11/789.00 “Otras transferencias de capital a familias”. Para la convocatoria de 2020 se prevé una aplicación presupuestaria de 1.500.000 euros.

Se hace constar que como, consecuencia de los problemas y las necesidades derivadas de la imprescindible respuesta municipal a la crisis sanitaria derivada de la COVID-19 a lo largo de todo el 2020, en el citado ejercicio solo pudo convocarse la línea de ayudas para la adquisición de vehículos autotaxi con clasificación ambiental CERO emisiones y ECO descrita en el apartado a).

Información de Firmantes del Documento



b) Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno del Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid PES 2021-2023:

El Plan Estratégico de Subvenciones para los ejercicios 2018-2020 contempla la concesión de las siguientes líneas de subvenciones por valor de 67.500.000 euros en el periodo 2021-2023, destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid, reducir las emisiones de CO2 y reducir la temperatura del planeta, favoreciendo el cumplimiento de los compromisos adoptados por el Reino de España en el Acuerdo Internacional de París de diciembre de 2015 y en la reciente "United Nations Change Conference COP25" de Chile - Madrid de diciembre de 2019:

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

Tabla: Subvenciones de la Línea 1 "Movilidad Sostenible" del "Plan Estratégico de Subvenciones 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid".

Es relevante destacar que la concesión de subvenciones no responde al ejercicio de la potestad reglamentaria, se desarrolla en ejercicio de las funciones de fomento conforme a la legislación estatal en materia de subvenciones.

La vinculación de las subvenciones municipales expuestas y la creación de "Madrid ZBE y de las de las ZBEDEP "Distrito Centro" y "Plaza Elíptica" a través de la modificación de la OMS de 5 de octubre de 2018 deriva del hecho de que ambos son elementos concebidos en el marco del "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360".

Las subvenciones no constituyen un gasto derivado de la aprobación de la OMS, dado que podrían darse, y de hecho así se conceden, sin necesidad de la aprobación de la modificación de la OMS. Por ello la concesión de las subvenciones no se ha incluido en el análisis del impacto presupuestario de esta MAIN. Sin perjuicio de ello y a efectos de lograr la máxima transparencia e información a la ciudadanía en este apartado se han incluido tanto las cuantías como la partida que consigna los créditos presupuestarios empleados en su concesión.

2º) Subvenciones estatales:

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".



Entre las subvenciones estatales destacan:

PLAN RENOVE 2020.- Ministerio de Industria.

<https://industria.gob.es/RENOVE/Paginas/Index.aspx> Puesto en marcha con carácter retroactivo a 16 de junio hasta 31 de diciembre. Aun no se pueden solicitar las ayudas, falta aplicación web

El programa RENOVE está regulado por el Real Decreto-ley 25/2020, de 3 de julio, de medidas urgentes para apoyar la reactivación económica y el empleo, modificado por la disposición final duodécima del Real Decreto-ley 28/2020, de 22 de septiembre, de trabajo a distancia:

- Real Decreto-ley 25/2020, de 3 de julio:
<https://www.boe.es/buscar/pdf/2020/BOE-A-2020-7311-consolidado.pdf>
- Real Decreto-ley 28/2020, de 22 de septiembre
<https://www.boe.es/buscar/pdf/2020/BOE-A-2020-11043-consolidado.pdf>

PLAN MOVES II (2020). - IDAE. Puesta en marcha el 20 de agosto hasta 19 de agosto de 2021.

<https://moves2madrid.com/>

- Publicado en el BOE el 17 de junio de 2020, el **Real Decreto 569/2020**, de 16 de junio, por el que se regula el programa de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible (Programa MOVES II) y se acuerda la concesión directa de las ayudas de este programa a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla:
<https://www.boe.es/boe/dias/2020/06/17/pdfs/BOE-A-2020-6235.pdf>
- Publicado en el BOE el 24 de junio de 2020, el **Real Decreto 23/2020**, de 23 de junio, por el que se aprueban medidas en materia de energía y en otros ámbitos para la reactivación económica:
<https://www.boe.es/buscar/pdf/2020/BOE-A-2020-6621-consolidado.pdf>
- Publicado en el BOE el 6 de julio de 2020, el **Real Decreto 25/2020**, de 3 de julio, de medidas urgentes para apoyar la reactivación económica y el empleo.
<https://www.boe.es/buscar/pdf/2020/BOE-A-2020-7311-consolidado.pdf>

PLAN MOVES I (2019). - IDAE. Periodo 16.07.2019 al 31.12.2019.

<https://www.fenercom.com/actuacion/plan-moves-actuaciones-1-y-2-2019/>

- **Real Decreto 72/2019, de 15 de febrero**, por el que se regulan las bases del Programa de Incentivos a la Movilidad Eficiente y Sostenible (MOVES), dotado con 45 millones de euros y dirigido a incentivar.
<https://www.boe.es/boe/dias/2019/02/16/pdfs/BOE-A-2019-2148.pdf>
- **Real Decreto 132/2019, de 8 de marzo**, por el que se otorga la concesión directa de ayudas del Programa de Incentivos a la Movilidad Eficiente y Sostenible (MOVES) a las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla.
<https://www.boe.es/boe/dias/2019/03/09/pdfs/BOE-A-2019-3404.pdf>

PLAN MOVALT VEHÍCULOS (2018). – IDEA. Periodo 13.12.2017 – 30.06.2018



<https://www.idae.es/ayudas-y-financiacion/para-movilidad-y-vehiculos/convocatorias-cerradas/plan-movalt-vehiculos>

- **Resolución de 21 de noviembre de 2017 de la Dirección General del IDAE** por la que se establece la Convocatoria del Programa de Ayudas para la adquisición de vehículos de energías alternativas (Plan Movalt Vehículos).
<https://www.boe.es/boe/dias/2017/11/28/pdfs/BOE-B-2017-70400.pdf>
- **Resolución de 5 de diciembre de 2017, de la Dirección General del IDAE**, por la que se modifica la Convocatoria del Programa de Ayudas para la adquisición de vehículos de energías alternativas (Plan MOVALT Vehículos)
<https://www.boe.es/boe/dias/2017/12/16/pdfs/BOE-B-2017-73855.pdf>

PLAN MOVEA 2017.- IDAE. Periodo 24.06.2017 al 15.10.2017.

<https://www.boe.es/boe/dias/2017/06/23/pdfs/BOE-A-2017-7165.pdf>

PLAN MOVELE 2015.- IDEA. Periodo 15.04.2015 al 31.12.2015.

<https://www.boe.es/boe/dias/2015/04/18/pdfs/BOE-A-2015-4215.pdf>

PLAN MOVELE 2014.- IDEA. Periodo 12.06.2014 al 31.12.2014

<https://www.boe.es/eli/es/rd/2014/06/06/414/dof/spa/pdf>

PIVE 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 Y 8. Ministerio de Energía. El Último tuvo lugar en el año 2015.

<https://energia.gob.es/es-es/Servicios/VehiculoEficiente/Paginas/programa-vehiculo-eficiente.aspx>

- Real Decreto 380/2015, de 14 de mayo, por el que se regula la concesión directa de subvenciones del "Programa de Incentivos al Vehículo Eficiente (Pive-8)".
<https://www.boe.es/boe/dias/2015/05/15/pdfs/BOE-A-2015-5377.pdf>
- Real Decreto 1071/2015, de 27 de noviembre, por el que se modifica el Real Decreto 380/2015, de 14 de mayo, por el que se regula la concesión directa de subvenciones del "Programa de Incentivos al Vehículo Eficiente, PIVE-8"
<https://www.boe.es/boe/dias/2015/11/28/pdfs/BOE-A-2015-12895.pdf>

3º) Subvenciones autonómicas:

Junto a las subvenciones estatales y autonómicas se sitúan las acciones de fomento autonómicas. En ese sentido es preciso destacar que la Comunidad de Madrid desarrolla el papel esencial en la gestión de las subvenciones estatales, y que desarrolla también su propia línea de subvenciones.

Entre las subvenciones de la Comunidad de Madrid destacan:

II PLAN MUS (Comunidad de Madrid 2019). Plazo: 24.04.2019 – 31.12.2019

<https://www.fenercom.com/actuacion/ii-plan-mus/>

- ORDEN de 10 de abril de 2019, de la Consejería de Economía, Empleo y Hacienda, por la que se aprueban las bases reguladoras para la concesión de ayudas por la Fundación



de la Energía de la Comunidad de Madrid para el desarrollo del II Plan de Movilidad Urbana Sostenible (II Plan Mus) de la Comunidad de Madrid.
<https://www.fenercom.com/wp-content/uploads/2019/09/BOCM-20190412-13.pdf>

- EXTRACTO de 12 de abril de 2019, de la Orden de la Consejería de Economía, Empleo y Hacienda, por la que se convoca la concesión de ayudas dirigidas a incentivar la adquisición en la Comunidad de Madrid de vehículos con energías alternativas a los combustibles convencionales, a través del II Plan de Movilidad Urbana Sostenible (II Plan MUS).
<https://www.fenercom.com/wp-content/uploads/2019/09/BOCM-20190423-26.pdf>

PLAN MUS (Comunidad de Madrid 2018). Plazo: 14.12.2018 – 31.12.2019

<https://www.fenercom.com/actuacion/plan-de-movilidad-urbana-sostenible-plan-mus/>

- ORDEN de 29 de noviembre de 2018, de la Consejería de Economía, Empleo y Hacienda, por la que se aprueban las bases reguladoras para la concesión de ayuda por la Fundación de la Energía de la Comunidad de Madrid para el Desarrollo del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (Plan MUS), del Plan de Impulso de Instalaciones de Autoconsumo Fotovoltaico en el sector residencial, y de los Planes Renove de salas de calderas, de aislamiento de viviendas y de ventanas de la Comunidad de Madrid.
<https://www.fenercom.com/wp-content/uploads/2019/09/BOCM-20181207-22.pdf>
- EXTRACTO de 7 de diciembre de 2018, de la Orden de la Consejería de Economía, Empleo y Hacienda, por la que se convoca la concesión de ayudas dirigidas a incentivar la adquisición en la Comunidad de Madrid de vehículos con energías alternativas a los combustibles convencionales a través del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (Plan MUS).
<https://www.fenercom.com/wp-content/uploads/2019/09/BOCM-20181212-24.pdf>

PIAM 2019 (Consejería de Medioambiente Comunidad de Madrid). Plazo 22.11.2019 – 30.11.2019.

http://www.madrid.org/cs/Satellite?c=CM_ConvocaPrestac_FA&cid=1354604623027&pageid=1331802501637&pagename=PortalCiudadano%2FCM_ConvocaPrestac_FA%2FP CIU_fichaConvocaPrestac

- EXTRACTO de la Orden 1572/2019, de 19 de noviembre, de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Sostenibilidad, por la que se aprueba la convocatoria correspondiente al ejercicio 2019 de las ayudas para la adquisición de vehículos eficientes para uso de autotaxi.

https://www.bocm.es/boletin/CM_Orden_BOCM/2019/11/21/BOCM-20191121-18.PDF

PIAM 2018 (Consejería de Medioambiente Comunidad de Madrid). Plazo 25.09.2018 – 30.11.2018

http://www.madrid.org/cs/Satellite?c=CM_ConvocaPrestac_FA&cid=1354735457118&noMost rarML=true&pageid=1331802501637&pagename=PortalCiudadano/CM_ConvocaPrestac_FA/P CIU_fichaConvocaPrestac&vest=1331802501621



PIVCEM 2018 (Consejería de Medioambiente Comunidad de Madrid). Plazo 25.09.2018 – 15.11.2018

http://www.madrid.org/cs/Satellite?c=CM_ConvocaPrestac_FA&cid=1354735456399&noMost rarML=true&pageid=1331802501637&pagename=PortalCiudadano/CM_ConvocaPrestac_FA/P CIU_fichaConvocaPrestac&vest=1331802501621

PIAM 2017 (Consejería de Medioambiente Comunidad de Madrid). Plazo 12.09.2017 – 30.11.2017

https://www.bocm.es/boletin/CM_Orden_BOCM/2017/09/01/BOCM-20170901-8.PDF

PIVCEM 2017 (Consejería de Medioambiente Comunidad de Madrid). Plazo 13.09.2017 – 30.11.2017

<https://www.aecim.org/puesta-en-marcha-del-plan-de-incentivos-a-los-vehiculos-comerciales-ligeros-eficientes-auxiliares-y-de-servicios-pivcem-2017/>

http://www.bocm.es/boletin/CM_Orden_BOCM/2017/09/01/BOCM-20170901-9.PDF

PIAM 2016 (Consejería de Medioambiente Comunidad de Madrid). Plazo 03.08.2016 – 31.10.2016

http://www.bocm.es/boletin/CM_Orden_BOCM/2016/08/01/BOCM-20160801-8.PDF

PIVCEM 2016 (Consejería de Medioambiente Comunidad de Madrid). Plazo 03.08.2016 – 16.11.2016

http://www.bocm.es/boletin/CM_Orden_BOCM/2016/08/01/BOCM-20160801-9.PDF

PIAM 2015 (Consejería de Medioambiente Comunidad de Madrid). Plazo 13.05.2015 – 31.10.2015

http://www.bocm.es/boletin/CM_Orden_BOCM/2015/05/12/BOCM-20150512-21.PDF

PIVCEM 2015 (Consejería de Medioambiente Comunidad de Madrid). Plazo 22.05.2015 – 16.11.2015

http://www.bocm.es/boletin/CM_Orden_BOCM/2015/05/21/BOCM-20150521-17.PDF

PIAM 2014 (Consejería de Medioambiente Comunidad de Madrid). Plazo 09.05.2014 – 31.10.2014

http://www.bocm.es/boletin/CM_Orden_BOCM/2014/05/08/BOCM-20140508-7.PDF

6.4.4 Innovación en materia de movilidad.

El sector de la movilidad, por su estrecha vinculación con los avances tecnológicos e innovadores, se encuentra en constante cambio y evolución. Las tecnologías disruptivas (electrificación de vehículos, robotización e inteligencia artificial, infraestructuras inteligentes, etc.) crean importantes oportunidades económicas y sociales para la mejora de la movilidad.



El proyecto normativo introduce en la OMS un nuevo contenido de artículo 233 específicamente destinado a regular la “innovación, desarrollo tecnológico y pruebas técnicas para una movilidad segura, sostenible y conectada” así como dar un nuevo contenido a la disposición adicional cuarta que pasaría a regular la “innovación de la movilidad segura, sostenible y segura”.

La innovación se concibe como un ámbito idóneo para la colaboración público-privada para impulsar el desarrollo económico de la ciudad de Madrid.

Se trata de un elemento más de las políticas municipales para lograr una movilidad medioambiental, energética y económicamente sostenible y resiliente, y que aporta un valor añadido para lograr la aspiración de convertir a la ciudad de Madrid en la capital europea de la movilidad.

6.4.5 Relación entre salud humana y economía:

En palabras de Hans Bruyninckx, director ejecutivo de la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA):

“Los datos de la AEMA demuestran que invertir en una mejor calidad del aire es una inversión para mejorar la salud y la productividad de toda la ciudadanía europea. Las políticas y acciones coherentes con el objetivo de Europa de contaminación cero conducen a una vida más larga y saludable, así como a sociedades más resilientes”.

La comunidad científica y las instituciones comunitarias y nacionales, tanto estatales, como autonómicas y locales, colaboran en la realización de estudios multicéntricos sobre la problemática de la salud ambiental, que permiten estimar en términos económicos los beneficios en salud que supone la adopción de medidas de mejora de la calidad del aire, especialmente en grandes ciudades.

Como señala Madrid Salud en su informe SAM 1/2001 (página 6), entre los estudios científicos europeos desarrollados en diversas ciudades comunitarias, destaca el proyecto **APHEKOM, que** aporta nuevos conocimientos sobre el impacto en salud de la contaminación atmosférica y su coste:

*“Así una disminución en 10 µg/m³ de la exposición a largo plazo de PM_{2,5}, podría incrementar en 22 meses la esperanza de vida de personas mayores de 30 años, lo que puede suponer una disminución de 19.000 muertes prematuras al año, de las que más de 15.000 serían por causa cardiovascular. En términos económicos este beneficio en salud en Europa supondría una ganancia de 31.500 millones de euros anuales”.*⁵²

6.4.6 Reflexiones sobre impactos indirectos.

1. Las restricciones y prohibiciones generales y específicas de circulación y estacionamiento están destinadas a proteger la salud de las personas mediante la restricción y en su caso prohibición de circulación y/o de estacionamiento de determinados o de todos los vehículos en función de la clasificación ambiental de los vehículos según su potencial contaminante conforme al RGV.

⁵²<http://aphekom.org/web/aphekom.org/home.jsessionid=BD0BE88485C7ECD354EE6FD8B9C9C0BB>



Estas prohibiciones pueden incidir en la decisión individual de adelantar la renovación de determinados vehículos. Actualmente puede producirse una ralentización del cambio del vehículo porque algunas personas físicas y jurídicas prefieren esperar a que la tecnología del vehículo eléctrico obtenga un mayor desarrollo y un abaratamiento de precios, así como contar con redes más amplias y tupidas de puntos de recarga.

Pero conforme vayan finalizando progresivamente los plazos recogidos en los regímenes transitorios es previsible que las ordenaciones permanentes adoptadas para proteger el derecho a la vida, el derecho a la salud, la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano, influyan en la decisión personal, subjetiva, libre y responsable de adquirir un vehículo nuevo o usado menos contaminante, o hacer un cambio modal hacia otros modos de transporte, como el transporte público colectivo solo, o en combinación intermodal con bicicletas, VMP y vehículos de movilidad como servicio.

De la misma manera, las líneas estatales, autonómicas y municipales de concesión de subvenciones pueden incidir igualmente en la decisión personal, subjetiva, libre y responsable de adquirir un vehículo nuevo o usado menos contaminante, o hacer un cambio modal hacia otros modos de transporte

2. Por otro lado, el proyecto normativo facilita el desarrollo de la movilidad peatonal, de la movilidad ciclista y de la movilidad eléctrica, tanto a través de coches y vehículos eléctricos como de VMP.

En este sentido podría afirmarse que la aprobación de la ordenanza supondrá indirectamente la promoción del desarrollo económico vinculado a las formas de movilidad más sostenibles, el desarrollo de inversiones en redes de puntos de recarga eléctrica y permitirá anticipar y favorecer el cambio tecnológico de movilidad que necesariamente y en todo caso va a producirse como consecuencia del desarrollo técnico y tecnológico.

Este desarrollo no solo mejorará la salud de los ciudadanos sino que será fuente de desarrollo económico y tecnológico.

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

1.- Impacto jurídico en materia de género y de igualdad de mujeres y hombres.

De conformidad con lo previsto en el artículo 21 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres las "Entidades Locales integrarán el derecho de igualdad en el ejercicio de sus competencias y colaborarán, a tal efecto, con el resto de las Administraciones Públicas". A tal efecto debe destacarse que:

1. El proyecto normativo da cumplimiento a las siguientes normas en la medida en que incorpora la transversalidad de género en disposiciones normativas, como instrumento necesario para integrar la igualdad entre mujeres y hombres en la centralidad de las políticas públicas y la perspectiva de género en la política y en la acción municipal para erradicar la discriminación en todos los ámbitos, regulando en este caso el ámbito de la movilidad:

- a) A los artículos 8 y 19 del del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), que establecen, respectivamente, la obligación de los Estados miembros de



promocionar la igualdad y eliminar las desigualdades, incluidas las motivadas por cuestiones de género, y la obligación de los Estados miembros de luchar contra la discriminación, incluida la basada en el género.

- b) A los artículos 21 y 23 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea que establecen, respectivamente, la prohibición de toda discriminación, *“en particular la ejercida por razón de sexo”*, y la igualdad entre mujeres y hombres.
- c) A la garantía de la igualdad, en cuanto valor superior de nuestro ordenamiento jurídico, conforme a lo establecido en el artículo 1.1 de la Constitución Española de 1978.
- d) A la igualdad de los españoles ante la ley y la prohibición de toda discriminación por razón de sexo, recogida en el artículo 14 de nuestra Constitución.

2. El proyecto normativo se ha elaborado tomando en consideración la transversalidad de la perspectiva de género, conforme a la normativa comunitaria incorpora la perspectiva de género a las normas y políticas públicas comunitarias y de los Estados miembros, en línea con lo acordado en la IV Conferencia Mundial de las Mujeres organizada por Naciones Unidas en 1995 en la ciudad de Beijing.

En este sentido, el proyecto normativo es plenamente respetuoso con la Directiva 2006/54/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y el artículo 15 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, en cuanto acoge la transversalidad de la perspectiva de género que legitima la adopción de acciones positivas para lograr la igualdad de género en una serie de ámbitos en los que la desigualdad sigue siendo patente.

3. El proyecto normativo da cumplimiento a los siguientes principios generales de la actuación de los poderes públicos, regulados en el artículo 14 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, que constituyen criterios generales de su actuación:

“1. El compromiso con la efectividad del derecho constitucional de igualdad entre mujeres y hombres.

5. La adopción de las medidas necesarias para la erradicación de la violencia de género, la violencia familiar y todas las formas de acoso sexual y acoso por razón de sexo

10. El fomento de la efectividad del principio de igualdad entre mujeres y hombres en las relaciones entre particulares.

11. La implantación de un lenguaje no sexista en el ámbito administrativo y su fomento en la totalidad de las relaciones sociales, culturales y artísticas”.

Asimismo el proyecto normativo satisface asimismo las obligaciones de:

- a) responder y respetar transversalmente al principio de igualdad de trato entre mujeres y hombres del artículo 15 de la Ley citada Orgánica;
- b) recoge el carácter periódico de los informes en materia de evaluación normativa, conforme al artículo 18 de la Ley citada Orgánica;
- c) y por último, tanto en la evaluación de las necesidades, como en la determinación de los objetivos, como en la evaluación de la aplicación de proyecto normativo se contempla tomar en consideración los estudios y estadísticas en materia de género para lograr la igualdad de mujeres y hombres, conforme al artículo 20 de la Ley citada Orgánica.



4. El proyecto incorpora un uso no sexista del lenguaje, conforme a lo previsto en:

- a) el artículo 14.11 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres;
- b) la directriz 1.1 de las “Directrices para la aplicación de la transversalidad de Género en el Ayuntamiento de Madrid”,⁵³ aprobadas mediante Acuerdo de 13 de septiembre de 2018, de la Junta de Gobierno (BOAM de 17 de septiembre);
- c) el objetivo operativo de “utilizar un lenguaje no discriminatorio”⁵⁴ del eje “2. la comunicación” de la línea “1. La cultura organizacional” del “I Plan de Igualdad entre mujeres y hombres del Ayuntamiento de Madrid”,⁵⁵
- d) la “medida 6. Revisión progresiva de la normativa municipal y de los protocolos desde un enfoque de género y lenguaje inclusivo” de la “línea de acción. Implantación institucional” del “Plan Estratégico para la Igualdad de Género de la Ciudad de Madrid 2018-2020”.⁵⁶

5. El proyecto normativo cumple las “Directrices de Transversalidad de Género” aprobadas por Acuerdo de 13 de septiembre de 2018, de Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, en particular los previstos en relación con la utilización de un lenguaje no sexista, desagregación estadística y participación equilibrada.

6. La regulación afecta al conjunto de la ciudadanía, beneficiando por igual a hombres y a mujeres.

7. Por todo ello, el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación de los poderes públicos de *“promover las condiciones para que la libertad y la igualdad del individuo y de los grupos en que se integra sean reales y efectivas; remover los obstáculos que impidan o dificulten su plenitud y facilitar la participación de todos los ciudadanos en la vida política, económica, cultural y social”*, recogida en el artículo 9.2 de nuestra Constitución.

2.- Análisis de los patrones de movilidad según la perspectiva de género y de igualdad entre mujeres y hombres:

⁵³https://sede.madrid.es/FrameWork/generacionPDF/ANM2018_43.pdf?idNormativa=de763d4f778e5610VgnVCM1000001d4a900aRCRD&nombreFichero=ANM2018_43&cacheKey=32

⁵⁴<https://transparencia.madrid.es/portales/transparencia/es/Organizacion/Planes-y-memorias/Planes/I-Plan-de-Igualdad-entre-Mujeres-y-Hombres-del-Ayuntamiento-de-Madrid-y-sus-OO-AA-Enero-2017-Diciembre-2019-/?vgnnextoid=e5335b65db38d510VgnVCM2000001f4a900aRCRD&vgnnextchannel=d869508929a56510VgnVCM1000008a4a900aRCRD>

⁵⁵<https://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/IgualdadDeOportunidades/EspInformativos/IgualdadMujeresHombres/Transversalidadgenero/IPlandeIgualdad.pdf>

⁵⁶https://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/IgualdadDeOportunidades/EspInformativos/IgualdadMujeresHombres/PlanEstratIgualdadGenero/Plan%20Estrat%C3%A9gico%20para%20la%20igualdad%202018-2020/ficheros/PlanEstrategicoIgualdadGenero2018_20.pdf



Una vez analizado el impacto normativo a nivel jurídico en materia de igualdad de mujeres y hombres y de perspectiva de género, es preciso descender a nivel práctico para analizar el impacto material sobre la igualdad de mujeres y hombres.

1. En este sentido debe destacarse que las mujeres constituyen el 53,4 % de los 3,27 millones de personas que residen en la ciudad de Madrid, lo que implica analizar el impacto en más de la mitad de la población de la ciudad. La distribución de población por sexo y edad de la ciudad de Madrid es la siguiente:⁵⁷

Edad (años)	Hombre	Mujeres	Hombre%	Mujeres%
0 a 4	72.145	68.929	51%	49%
5 a 9	74.933	71.874	51%	49%
10 a 14	76.211	72.662	51%	49%
15 a 19	75.654	72.796	51%	49%
20 a 24	83.548	86.661	49%	51%
25 a 29	104.783	114.460	48%	52%
30 a 34	112.704	120.411	48%	52%
35 a 39	121.512	127.734	49%	51%
40 a 44	131.465	138.256	49%	51%
45 a 49	127.899	136.279	48%	52%
50 a 54	118.438	131.744	47%	53%
55 a 59	106.741	124.705	46%	54%
60 a 64	86.784	106.359	45%	55%
65 a 69	66.488	87.607	43%	57%
70 a 74	61.723	86.467	42%	58%
75 a 79	53.012	78.190	40%	60%
80 a 84	37.954	63.569	37%	63%
85 a 89	28.977	54.714	35%	65%
90 a 94	11.160	27.515	29%	71%
95 a 99	2.329	7.840	23%	77%
100 y más	272	1.226	18%	82%

2. Evaluar el impacto en materia de género y de igualdad de mujeres y hombres de un proyecto normativo en el ámbito de la movilidad exige conocer los patrones de movilidad de mujeres y hombres. Se trata de una tarea compleja porque existe un déficit en la inclusión de la perspectiva de género en las estadísticas y estudios en materia de movilidad.

Para analizar los patrones de movilidad se va a emplear la “Encuesta domiciliaria de movilidad del Consorcio Regional de Transportes de Madrid”, que permite analizar la evolución entre 1996 y 2018:

3. El análisis de la evolución de los motivos de viaje permite concluir que tanto mujeres como hombres hacen un promedio de 2,5 viajes diarios, pero que las mujeres tienen una movilidad un

⁵⁷ <https://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/El-Ayuntamiento/Estadistica/Areas-de-informacion-estadistica/Demografia-y-poblacion/Cifras-de-poblacion/Padron-Municipal-de-Habitantes-explotacion-estadistica-/?vgnnextfmt=default&vgnnextoid=e5613f8b736392>



10% superior a los hombres en la realización de viajes no ocupaciones (es decir, en viajes no vinculados al trabajo, al ejercicio profesional o a los estudios):

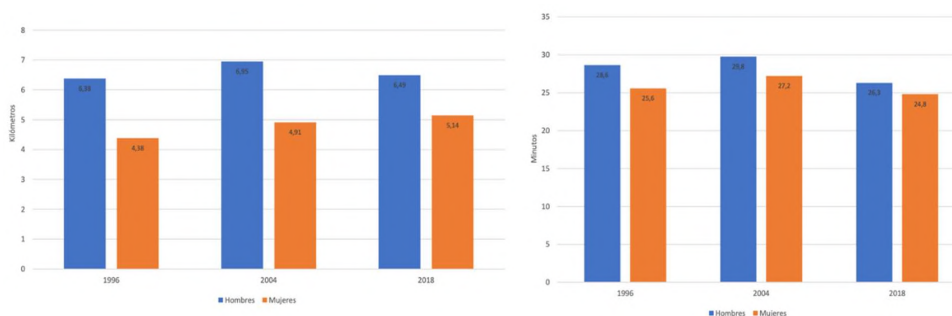
Motivo	1996		2004		2018	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Trabajo	47,1	25,8	42,4	28,1	33,4	25,7
Estudios	27,9	27,1	20,8	17,9	16,5	15
Compras	4,6	17,4	6,1	15,1	9,1	14,1
Otros	20,4	29,7	30,8	38,9	40,9	45,2
Total	100	100	100	100	100	100

Destaca el porcentaje superior de viajes realizados por las mujeres para la realización de compras y otros motivos, que demuestran la carga de actividad que buena parte de las mujeres asumen en su vida familiar en el cuidado de los descendientes y ascendientes y en lo relacionado con el hogar. No obstante:

- en lo relativo a las compras se aprecia un progresivo incremento de los viajes de los hombres y una progresiva reducción de los viajes de las mujeres, manteniéndose todavía relevantes diferencias y un porcentaje muy superior de viajes de las mujeres;
- en lo relativo a "otros tipos de viajes" se aprecia un progresivo incremento de los viajes tanto de mujeres como de hombres, que tienden a acercarse, si bien las mujeres siguen realizando más viajes de este tipo.

Las mujeres se desplazan más en horas valle al realizar una mayor movilidad por motivos personales y familiares. Mientras que los hombres tienen una mayor movilidad en horas punta, vinculada al acceso y salida del trabajo, en línea con la distribución del empleo por género.

4. El análisis de la evolución de las distancias (gráfico de la izquierda) y del tiempo (gráfico de la derecha) recorridos en los viajes permite concluir que las mujeres realizan viajes con distancias más cortas que los hombres y que emplean un tiempo similar de viaje que los hombres, en una evolución que tiende a la equiparación total del tiempo empleado en los viajes:

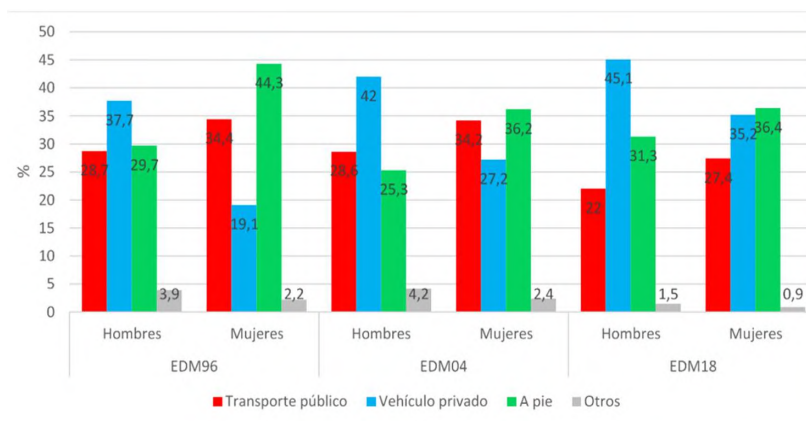


5. En cuanto al análisis de la evolución del reparto modal permite concluir que:

- Las mujeres viajen distancias más cortas que los hombres, utilizando en mayor medida el modo peatonal (5% más) y el transporte público. En determinados tramos de edad las mujeres tienen menor disponibilidad de permiso de conducción.
- En los hogares con un solo coche los hombres lo emplean con mayor frecuencia que las mujeres.



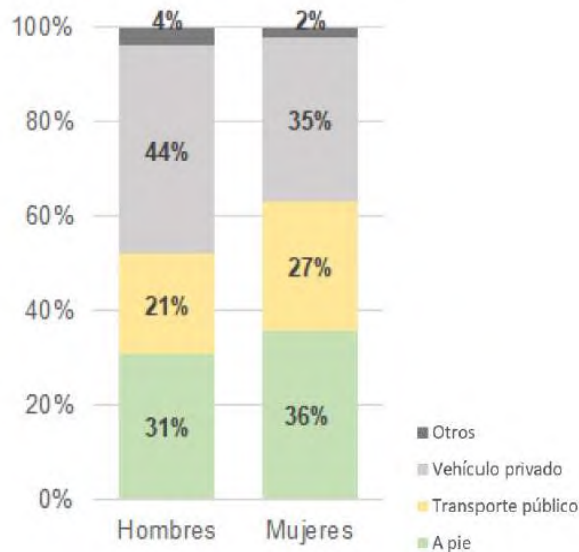
- c) Las mujeres realizan más viajes fuera del trabajo fuera de las horas pico y hacen más viajes con varias paradas, realizan tareas domésticas y acompañan a otros pasajeros, generalmente niños o personas mayores dependientes.
- d) En definitiva, los datos evidencian diferencias de género en los patrones de movilidad que responden principalmente a la división de funciones en el mercado laboral y la familia, que afectan a las condiciones de empleo, los niveles de ingresos y las necesidades de movilidad de las mujeres.



6. El análisis del uso de los modos de transporte por género, según la Encuesta domiciliar de movilidad de 218 del CRTM, permite concluir que:

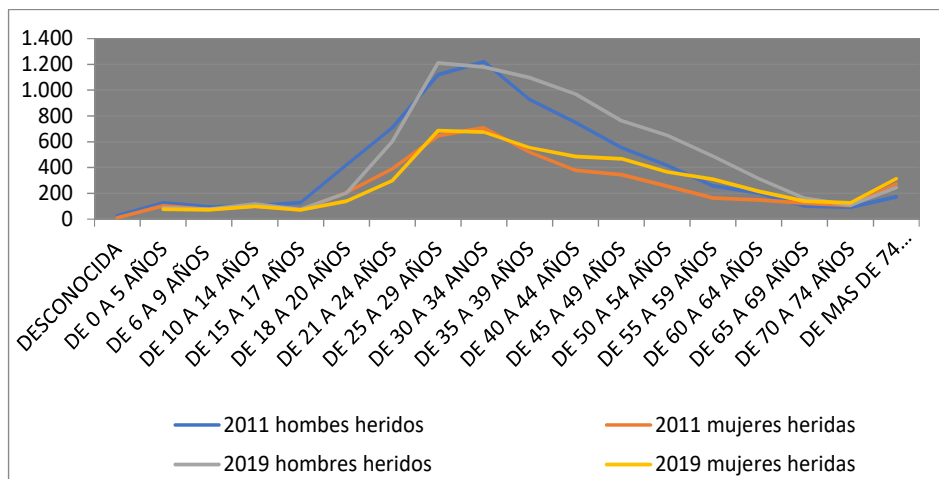
- a) Las mujeres utilizan más la movilidad peatonal que los hombres: 36% frente a 31%.
- b) Las mujeres utilizan menos el vehículo privado que los hombres: 35% frente al 44%.
- c) Las mujeres emplean más el transporte público que los hombres: 27% frente al 21%.
- d) El 60% de las personas usuarias en Taxi y VTC son mujeres.
- e) El 21% de las personas usuarias de bicicleta son mujeres, frente al 79% de hombres. Este dato probablemente no refleje la evolución de la movilidad ciclista desde 2017 hasta la actualidad.





7. En lo que respecta a la seguridad vial las mujeres tienden a conducir de forma más segura que los hombres:

- El análisis de los datos nacionales de siniestralidad permite concluir que en 2016 fallecieron en España 1.395 hombres y 410 mujeres en accidentes de tráfico, de forma que los hombres fueron el 77 % de los fallecidos y las mujeres el 23 % en 2016. Para el total de las vías, la tasa de fallecidos por millón de habitantes según sexo ha sido 61 para los hombres y 17 para las mujeres. El índice de letalidad de los hombres es 1,7, más del doble que el de las mujeres; siendo en las vías interurbanas la diferencia mayor.
- El análisis de la evolución de los datos de víctimas heridas en accidentes de tráfico en la ciudad de Madrid en el periodo 2011-2019, según los datos facilitados por la Dirección General de Policía Municipal de Madrid, demuestra asimismo una menor accidentalidad de las mujeres, acreditando un comportamiento viario más seguro:



Información de Firmantes del Documento



3.- Análisis de los impactos generales del proyecto normativo desde la perspectiva de género:

1º) El proyecto incorpora un uso no sexista del lenguaje.

2º) La regulación afecta al conjunto de la ciudadanía, beneficiando por igual a hombres y a mujeres.

3º) Si bien la propuesta normativa no contiene específicamente entre sus objetivos la eliminación de desigualdades entre mujeres y hombres, las medidas incluidas en la misma tampoco deberían tener un efecto indirecto negativo en este ámbito, pudiendo identificarse algunos impactos potencialmente favorables a la igualdad de mujeres y hombres.

Como se ha señalado previamente, el análisis desde la perspectiva de género evidencias ciertas diferencias en los patrones de movilidad analizados transversalmente por la perspectiva de género, evidenciando que la sociedad mantiene ciertas desigualdades entre mujeres y hombres, motivadas principalmente por ciertas diferencias en la división de funciones en el mercado laboral y la familia que afectan a las condiciones de empleo, los niveles de ingresos y las necesidades de movilidad de las mujeres.

En este sentido es importante destacar que, además las mejoras normativas para hacer una ciudad más sostenible, saludable y accesible recogidas en el proyecto de ordenanza de modificación de la OMS afectan por igual a mujeres y hombres, debiendo destacarse que:

a) Las mejoras en la seguridad vial, especialmente las relativas a las condiciones de seguridad vial y accesibilidad en las aceras y zonas peatonales tendrán un previsible impacto positivo sobre las mujeres en la medida en que usan el modo peatonal de transporte con más habitualidad y en mayor medida.

b) Las mejoras normativas para favorecer la intermodalidad del transporte, la promoción de transporte público colectivo y facilitar el arrendamiento de vehículos automóviles de tipo turismo y motocicletas CERO emisiones tendrá un impacto positivo sobre las mujeres en la medida en que emplean más el transporte colectivo y tienden a una mayor intermodalidad en el transporte.

c) Las medidas de protección de la salud mediante la mejora de la calidad del aire mediante la minimización de los perjuicios derivados de la emisión de gases contaminantes vinculados a la movilidad por la combustión de combustibles fósiles, como dióxido de nitrógeno, y partículas, si bien favorece por igual a mujeres y a hombres, puede señalarse que es más favorable para las mujeres en gestación, por ser más vulnerables durante ese estado en relación con determinados contaminantes.

4.- Análisis de los impactos de género de medidas específicas:

Sin perjuicio de los impactos potencialmente favorables regulados con carácter general que pueden impactar en mayor o menor medida en función de los patrones de movilidad de mujeres y hombres, el proyecto normativo recoge una medida específica destinada a otorgar una especial protección a las mujeres y a las personas de edad avanzada.

Así, la modificación del artículo 41 de la OMS permitiría autorizar en determinadas líneas de los servicios de autobuses de la EMT, durante el horario nocturno, la parada extraordinaria para la bajada, y en su caso subida, de las personas que así lo soliciten en las condiciones que se



determinen en la autorización. Dicha medida constituye una acción positiva a efectos de lo previsto en el artículo 11.1 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres.

Si bien en las redacciones iniciales de dicho precepto se hacía mención expresa y a las mujeres, en redacciones posteriores se dejó abierta para poder incluir en los destinatarios de esta facultad a otros colectivos como menores de edad, personas de edad avanzada, personas con movilidad funcional. Pero su finalidad es esencial es la otorgar una especial seguridad a las mujeres en el uso del transporte colectivo mediante los autobuses urbanos de la EMT.

Tal y como informó la Dirección General de Conciliación y Cooperación Institucional para la Igualdad de Oportunidades del Área de Gobierno de Familia, Igualdad y Bienestar Social, en fecha 9 de septiembre de 2020, la inclusión de esta posibilidad en la ordenanza apoya y contribuye a hacer realidad a algunas medidas que se contemplan dentro del Plan de Acción que el Ayuntamiento de Madrid está elaborando en ejecución de Proyecto Transversal Madrid Ciudad Segura para Mujeres y Niñas en el marco del Programa Mundial de ONU Mujeres "Ciudades y Espacios Públicos Seguros para Mujeres y Niñas",⁵⁸ al que la ciudad de Madrid se sumó el 27 de abril de 2018.⁵⁹

Esta medida es especialmente relevante en la medida en que el 70% de las personas que viajan en autobuses urbanos son mujeres y que, conforme a los datos de la Unidad de familia y Mujer de la Policía Nacional citados en el estudio "Diagnóstico de la seguridad de las mujeres y las niñas en la ciudad de Madrid, de marzo de 2019" (páginas 63 a 65),⁶⁰ que reconoce esta medida como una mejora de los servicios públicos que favorece la seguridad de las mujeres, el 3,5% del total de infracciones cometidas contra la libertad sexual en el período 2014 a 2017 se produjo en un medio de transporte como autobús, metro o tren, ascendiendo a un total de 121 casos en el periodo 2014 – 2017, lo que supone una media de 30 casos por año.

A través de dicha medida específica se pretende ofrecer una mayor seguridad en el uso del transporte público colectivo a las mujeres, que tienen una tasa de uso del transporte público un 5,4 % superior al de los hombres según la Encuesta domiciliaria de movilidad del CRTM de 2018.

5.- Valoración de impacto normativo en materia de género e igualdad de mujeres y hombres: **IMPACTO NEUTRO.**

Pese a que ciertos contenidos podrían tener un efecto potencialmente favorable, conforme a lo previsto en artículo 19 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, la valoración del impacto normativo del conjunto del proyecto desde la perspectiva de género y de igualdad de mujeres y hombres es neutra, por cuanto se trata de una norma técnica sobre movilidad urbana sostenible que, si bien no afecta negativamente a la

⁵⁸<https://www.unwomen.org/es/what-we-do/ending-violence-against-women/creating-safe-public-spaces>

⁵⁹<https://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/Igualdad-y-diversidad/Violencia-sexual/?vgnextfmt=default&vgnextoid=11e7c9bf2c6f2610VgnVCM1000001d4a900aRCRD&vgnnextchannel=c426c05098535510VgnVCM1000008a4a900aRCRD&idCapitulo=10690717>

⁶⁰<https://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/IgualdadDeOportunidades/EspInformativos/IgualdadMujeresHombres/Contraviolenciasmachistas/ficheros/diagnosticomadridseguramujeresmarzo2019.pdf>



igualdad de género, tampoco contribuye de forma substancial a la mejora de las situaciones descritas.

6.6. Simplificación de procedimientos

El proyecto normativo obedece al principio de eficiencia, en la medida en que solo recoge aquellas cargas o restricciones estrictamente necesarias para cumplir las razones de interés general que la motivan, imponiendo el menor número posible de aquellas y de la forma menos restrictiva para los derechos de las personas, pretendiendo la consecución de los fines de interés general de protección de la salud pública y la protección de medio ambiente urbano, evitando cargas administrativas innecesarias y accesorias para las personas, así como simplificando y racionalizando la gestión administrativa de los recursos públicos empleados para ello.

A continuación se analizan las cargas administrativas y los procedimientos administrativos desde la perspectiva del Plan de Gobernanza y Simplificación Normativa del Ayuntamiento de Madrid, aprobado por Acuerdo de la Junta de Gobierno de 6 de febrero de 2020.

1.- Cargas administrativas

1º) Creación de cargas administrativas:

a) Zonas de circulación restringida para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano:

El proyecto normativo establece ordenaciones permanentes como “Madrid ZBE” y las ZBEDEP “Distrito Centro” y “Plaza Elíptica” que contienen las restricciones y prohibiciones a la circulación de vehículos a motor imprescindibles para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

En el proyecto de ordenanza se introducen aquellos controles que son necesarios y proporcionados para asegurar el cumplimiento de la normativa cuyo objetivo es la protección del derecho fundamental a la vida y la integridad física y el derecho a la salud, la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano.

b) Acceso a “Madrid ZBE” y a las ZBEDEP “Distrito Centro” y “Plaza Elíptica” por personas titulares de TEPMR:

Conforme a lo previsto en 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 la Comunidad de Madrid, 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 el artículo 224 de la OMS la TEPMR es estrictamente personal e intransferible y solo podrá ser utilizada cuando su la persona titular de la misma sea transportada en el vehículo o dicho vehículo sea conducido por la persona titular de la TEPMR.

Si bien lo más habitual es que las personas titulares de la TEPMR dispongan o empleen un único vehículo, la regulación estatal, autonómica y municipal de las TEPMR no condiciona su uso a un vehículo concreto, por lo que las personas titulares de la TEPMR pueden emplear distintos vehículos, pero solo podrán beneficiarse de las facultades excepcionales que permite dicha



tarjeta cuando la persona titular conduce el vehículo o es transportada en el mismo y de forma condicionada a la exhibición de la TEPMR en los términos reglamentariamente establecidos.

Dado que la normativa estatal básica, la normativa autonómica y la OMS que reconoce las facultades extraordinarias que suponen la TEPMR a efectos de estacionamiento en la ciudad de Madrid, recogen asimismo la carga de que solo puede ser empleada en el vehículo en el que circule o sea transportada la persona titular de dicha TEPMR, la garantía de los derechos de las personas con movilidad reducida y el cumplimiento efectivo de la normativa exigen que la persona titular de la TEPMR comunique a la Administración Municipal el vehículo que la persona titular de la TEPMR va a conducir o en el que va a ser transportada de forma real y efectiva.

Por tanto, el proyecto normativo al regular “Madrid ZBE” y las ZBEDEP “Distrito Centro” y “Plaza Elíptica”, dando un nuevo contenido a los artículos 21 a 24, la disposiciones transitorias primera y tercera y los anexos III a V de la OMS, condiciona el acceso a dichas zonas a que los vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida figuren de alta como autorizados en el sistema de gestión de accesos a dichas zonas, con sujeción al calendario que se establece en los citados preceptos.

Pese a poder considerarse formalmente como una carga administrativa, no se considera que materialmente lo sea dado que se trata en realidad de una condición imprescindible para el ejercicio de las facultades que otorga la TEPMR derivada de las propias condiciones de uso de dicha Tarjeta en los términos regulados por la normativa estatal, autonómica y local, dado que sin dicha gestión, que tiene naturaleza de declaración responsable por la que la persona titular de la TEPMR comunica que va a circular por una zona sujeta a ordenación permanente que impone restricciones a la circulación de vehículos, la Administración no tiene medio de conocer si un vehículo puede acceder al ser conducido por o transportar a una concreta persona titular de la TEPMR. Todo ello sin perjuicio de la obligación de exhibición de la TEPMR en los términos reglamentarios.

Se trata de una obligación:

- a) Legal, porque se basa en Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de la Comunidad de Madrid.
- b) Racional y necesaria, porque sin ella la Administración no puede conocer si un vehículo está autorizado o no a circular por una zona de tráfico restringido, por estar amparado en el uso efectivo y respetuoso con las condiciones reglamentarias de uso de la TEPM.
- c) Proporcional, porque la comunicación previa es la forma menos gravosa de lograr la satisfacción del interés general de garantizar los derechos de las personas con movilidad reducida frente a quienes hacen un uso ilícito (falsificación de documento público) o un abuso social al emplear indebidamente la TEPMR. En lugar de someter a un control más intenso y eficaz que la tecnología permitiría, pero que sería más lesivo al derecho a la intimidad personal, la obligación se circunscribe a una comunicación a la Administración del vehículo que va a emplear para acceder a las zonas de circulación restringida.
- d) Eficaz y eficiente, porque una persona titular de TEPMR solo puede obtener autorización para un vehículo, pero puede modificar el vehículo con el que desee circular para acceder a las zonas restringidas a la circulación mediante un simple trámite electrónico.

2º) Reducción de cargas administrativas:



a) Procedimiento de autorización demanial del aprovechamiento especial del dominio público local, consistente en el estacionamiento en el espacio público municipal de vehículos destinados a su arrendamiento sin conductor y sin base fija:

El proyecto normativo suprime la carga administrativa de facilitar al Ayuntamiento de Madrid de la geolocalización de los vehículos automóviles turismo y las motocicletas y ciclomotores destinados a su arrendamiento de corta duración y sin base fija en el espacio público municipal, contemplado en el vigente artículo 194.3 de la OMS de 5 de octubre de 2018.

b) Reducción de cargas em el procedimiento de autorización de accesos a “Madrid ZBE” y las ZBEDEP “Distrito Centro” y “Plaza Elíptica”:

Respecto a los permisos de acceso a “Madrid ZBE” y a las ZBEDEP “Distrito Centro” y “Plaza Elíptica” se amplían los supuestos en los que la Administración da de alta automáticamente y de oficio en los respectivos sistemas de gestión de permisos de acceso a aquellos vehículos cuya comprobación de cumplimiento de los requisitos exigidos puede llevarse a cabo automáticamente mediante la consulta automatizada a bases de datos municipales, autonómicas o estatales, evitando con ello cargas administrativas.

c) Eventos de afluencia relevante de personas a efectos de movilidad y transporte:

La vigente de Disposición adicional tercera de la OMS de 5 de octubre de 2018 regula los planes de movilidad de eventos de afluencia masiva de personas. El proyecto normativo da un nuevo contenido a los artículos 231 y 232 de la OMS definiendo con mayor precisión el contenido de los planes y análisis y su tramitación, al tiempo que establece los elementos que determinan qué eventos deben sujetarse a plan de movilidad o a análisis de movilidad, lo que supone *de facto* reducir los supuestos sujetos a dicha obligación que por la indefinición de la regulación actualmente vigente sería potencialmente mucho más amplia.

2.- Simplificación de procedimientos administrativos

Se racionalizan y simplifican algunos procedimientos administrativos, como la finalización de determinadas ocupaciones que se somete a la mera obligación de comunicación mediante correo electrónico, como en la reducción de los eventos con una afluencia relevante de personas sometidos a la obligación de presentar un plan o un análisis de movilidad acorde a normativa.

a) Procedimiento de autorización de acceso a “Madrid ZBE” de los vehículos empleados por las personas con movilidad reducida:

Al objeto de simplificar la gestión y reducir al mínimo posible la actuación de las personas titulares de la TEPMR el Ayuntamiento de Madrid:

1º) Cuando una persona titular de TEPMR solicite autorización para acceder a “Madrid ZBE” o cualquiera de las “ZBEDEP” (“Distrito Centro” y “Plaza Elíptica”) y la obtuviera, la autorización le permitirá acceder y circular con el vehículo autorizados por todas las zonas de circulación restringida (“Madrid ZBE” y las ZBEDEP).

2º) Dará de alta automáticamente a un único vehículo que la persona titular de la TEPMR designe respecto de las TEPMR en los que el Ayuntamiento de Madrid sea la Administración que expida la TEPMR. La comunicación de los datos del vehículo podrá



hacerse al solicitar la concesión de la TEPMR, su renovación o mediante el trámite electrónico específico para ello.

b) Procedimiento de autorización de acceso a las ZBEDEP “Distrito Centro” y “Plaza Elíptica”:

La gestión de los permisos de acceso a las ZBEDEP “Distrito Centro” y “Plaza Elíptica” se lleva a cabo de forma telemática en la inmensa mayoría de los casos. La Administración facilita el alta en el sistema de gestión de cada respectiva ZBEDEP para que una amplia pluralidad de administraciones, instituciones, corporaciones y sectores puedan gestionar los permisos telemáticamente mediante el acceso como usuario en el sistema.

c) Procedimiento de extinción de ocupaciones:

El proyecto normativo modifica la redacción de vigente artículo 32 de la OMS, creando un apartado 5 por el que se simplifica el procedimiento de extinción de las reservas más sencillas y habituales cuantitativamente, bastando para ello que la persona titular de la ocupación comunique su extinción anticipada en cuanto se produzca la finalización de los trabajos u obras que justificaron su otorgamiento, mediante correo electrónico dirigido al órgano municipal otorgante, así como retirar de forma inmediata los vehículos, señalización y demás elementos temporalmente instalados al amparo de la ocupación.

Esta forma de extinción no resulta aplicable a las ocupaciones que hayan requerido la ejecución de cambios en la vía pública en materia de ordenación viaria, la instalación de semaforización, la instalación de señalización fija o la modificación de paradas de transporte público colectivo regular de uso general.

d) Procedimientos sancionadores:

Respecto de los procedimientos sancionadores, están sujetos al principio de legalidad y su carácter garantista impide la eliminación de trámites o informes que puedan mermar los derechos del interesado en el procedimiento. Se identifican dos regímenes sancionadores:

1º) En materia de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial rige el procedimiento administrativo sancionador especial de tráfico regulado en el “Capítulo IV. Procedimiento sancionador” del “Título V. Régimen sancionador”, artículos 83 a 96 de la LTSV, cuyo texto refundido fue aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre. Respecto a las infracciones y sanciones resulta de aplicación directa lo previsto en los artículos 74 a 82 de la LTSV. El proyecto normativo da un nuevo contenido al artículo 242 de la OMS, reforzando y definiendo más claramente las garantías técnicas y procedimentales en materia de disciplina viaria por tráfico, circulación y seguridad vial, en la línea ya iniciada por el vigente artículo 247 de la OMS de 5 de octubre de 2018.

2º) Respecto al régimen sancionador en materia de convivencia y protección del patrimonio municipal, el proyecto normativo en la redacción que daría a los artículos 243 a 245 de la OMS, regula infracciones que se sancionarán conforme a lo previsto en el Título XI de la LBRL (artículos 139 a 141 de la LBRL). El procedimiento sancionador aplicable aparece regulado en el Título IV de la LPAC con las especialidades propias del procedimiento administrativo sancionador.

3.- Administración digital



17PEQ23016DDBN2G

El proyecto normativo profundiza en la transformación digital de la Administración municipal para una gestión más eficaz de las competencias municipales en materia de movilidad, mediante la regulación del sistema de gestión inteligente del uso de las reservas de carga y descarga y la gestión telemática de los permisos de acceso a “Madrid ZBE” y a las ZBEDEP “Distrito Centro” y “Plaza Elíptica”.

Asimismo se incrementan las gestiones que se podrán realizar a través de sede electrónica municipal en la dirección <https://sede.madrid.es>, carpeta del ciudadano.

4.- Transparencia

En materia de publicación electrónica, además de la publicación oficial en el BOCM y BOAM, el proyecto normativo introduce la obligación de publicidad electrónica en el portal web municipal y en el portal de transparencia de Ayuntamiento de Madrid, entre otros, en la redacción que da a los artículos 35, 49, 52, 231 y 242, entre otros.

El proyecto da un nuevo contenido a la disposición adicional segunda de la OMS para regular las obligaciones de transparencia y reutilización de la información pública, que amplía y profundiza las obligaciones municipales en materia de publicidad activa y de reutilización de la información pública recogidas en la Ordenanza de Transparencia de la Ciudad de Madrid, promoviendo la puesta a disposición de los datos dinámicos de datos “de alto valor” para facilitar su reutilización.

Por último, y de conformidad con lo previsto en el artículo 129.5 de la LPAC, el artículo 7 de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, el artículo 16 de la citada Ley de Transparencia y Participación de la Comunidad de Madrid, y la Ordenanza de Transparencia de la Ciudad de Madrid de 27 de julio de 2016, el Ayuntamiento de Madrid facilitará el acceso sencillo, universal y actualizado a la OMS en vigor e incorporará a la huella normativa publicada en el portal de transparencia municipal, los documentos del proceso de elaboración de proyecto normativo.

5.- Cumplimiento del principio de eficiencia

Todo ello acredita que el proyecto normativo:

- a) solo recoge aquellas cargas o restricciones estrictamente imprescindibles para lograr la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano, razones de interés general que la motivan, imponiendo el menor número posible de aquellas y de la forma menos restrictiva para los derechos de las personas, pretendiendo la consecución de los fines de interés general de protección de la salud pública y la protección de medio ambiente urbano;
- b) evita cargas administrativas innecesarias y accesorias para las personas;
- c) simplifica y racionaliza la gestión administrativa de los recursos públicos empleados para ello

Por todo lo anterior, las cargas administrativas son las mínimas e imprescindibles y se aplican con proporcionalidad para proteger la salud humana a través de la protección del medio ambiente urbano y la seguridad vial, por lo que el proyecto normativo da cumplimiento a las exigencias de principio de eficiencia en los términos previstos en el artículo 129.6 de la LPAC.



6.7 Otros impactos:

En este apartado se analiza:

- a) El impacto sobre la salud de las personas y sobre la salud pública.
- b) El impacto medioambiental en materia de calidad del aire, como uno de los elementos esenciales para lograr el objetivo fundamental del proyecto normativo: la protección de derecho a la vida, la integridad física y la salud pública.
- c) El impacto medioambiental en materia de contaminación acústica.
- d) El impacto sobre la movilidad urbana.

6.7.1 Impacto sobre la salud pública

6.7.1.1 Impacto sobre la salud como consecuencia de la contaminación del aire vinculada a la circulación de vehículos a motor de combustión:

1. Valoración del impacto del proyecto normativo sobre la salud pública por la Consejería de Sanidad de la Comunidad de Madrid:

La Consejería de Sanidad de la Comunidad de Madrid,⁶¹ en el “Informe de 10 de febrero de 2011, de la Dirección de Salud Pública, sobre el anteproyecto de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible. Ayuntamiento de Madrid” informa que:

*“Las medidas contempladas en este anteproyecto se dirigen a mejorar la calidad del aire, la seguridad vial y la protección del medio ambiente urbano, con el objetivo de conseguir una movilidad urbana sostenible que compatibilice los derechos individuales y la protección de la salud. Desde el punto de vista del derecho a la salud, la mejora de la calidad del aire se basa en el cumplimiento de los valores límite de protección de la salud de la normativa vigente y de las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS). Desde la Consejería de Sanidad entendemos que es una iniciativa pertinente y en línea con los Objetivos para el Desarrollo Sostenible, y sobre todo con el Objetivo 11, Ciudades y Comunidades Sostenibles”.*⁶²

Como recuerda la Consejería de Sanidad de la Comunidad de Madrid en su Informe:

⁶¹ La Consejería de Sanidad participa en las políticas públicas de calidad del aire en el marco de los compromisos adquiridos en el desarrollo práctico de la “Estrategia de Calidad del Aire y Cambio Climático en la Comunidad de Madrid 2013-2020” (“Plan Azul +”) mediante la información al sistema asistencial sobre superaciones de los niveles de contaminantes con mayor impacto en salud, y en el análisis espacial de los niveles de inmisión y determinación de zonas de exposición a la contaminación, mediante un Sistema de Información Geográfica. Dicha Consejería colabora con la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Sostenibilidad en la nueva Estrategia de Calidad del Aire y Cambio Climático que dará continuidad al “Plan Azul + 2013-2020”, que contemplará la mejora de la coordinación con todos los municipios de más de 75.000 habitantes que disponen ya de Protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno.

⁶² Página 1 del citado Informe.



*“Desde el punto de vista del derecho a la salud, la mejora de la calidad del aire se basa en el cumplimiento de los valores límite de protección de la salud de la normativa vigente y de las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS).”*⁶³

*“La OMS considera la contaminación atmosférica, y más en concreto las partículas, cancerígena para los humanos y ha señalado que es uno de los principales riesgos ambientales para la salud. **Reduciendo los niveles de contaminación, se puede reducir la carga de morbilidad por accidentes cardiovasculares, enfermedades cardíacas, cáncer de pulmón y enfermedades respiratorias crónicas**”.*⁶⁴

“Las propias características urbanas y meteorológicas, contribuye a que en la ciudad de Madrid, los problemas de superación de determinados contaminantes con impacto en salud constituyan un elemento de riesgo para la salud de la población, sobre todo, para la más vulnerable. Con frecuencia, los niveles de dióxido de nitrógeno (NO2) son superados en la Comunidad de Madrid, incumpliendo así la normativa europea”.

La Consejería de Sanidad de la Comunidad de Madrid entiende que **“desde una perspectiva de salud pública, se celebra cualquier iniciativa municipal, como el caso que nos ocupa, que pretenda configurar una movilidad más sostenible, en aras a reducir las emisiones de contaminantes debidas a los vehículos de motor”** (página 2 del Informe).

Tomando en consideración el hecho de que **“reduciendo los niveles de contaminación, se puede reducir la carga de morbilidad por accidentes cardiovasculares, enfermedades cardíacas, cáncer de pulmón y enfermedades respiratorias crónicas”** (página 1 del Informe), la Consejería de Sanidad concluye que:

“Consideramos la iniciativa de modificación de esta Ordenanza muy loable, si bien la evaluación de la misma es la que dará la verdadera dimensión de su impacto real. Este impacto se podrá medir, entre otros, a través del seguimiento de los niveles de los contaminantes determinados en las estaciones remotas automáticas”.

2. Valoración del impacto del proyecto normativo sobre la salud pública por “Madrid Salud”:

Mediante NSI de 9 de marzo de 2021 la Gerencia del organismo autónomo municipal “Madrid Salud” remite a la Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación el “Informe SAM 1/2001, de 19 de febrero de 2021” (en adelante referido como “Informe”).

En el citado Informe, “Madrid Salud” destaca la existencia de recientes estudios multicéntricos europeos que evalúan el impacto sobre la salud de las medidas de restricción del tráfico, como el proyecto europeo “ICARUS”, que evaluó el impacto en la salud de medidas de control de la calidad del aire en nueve ciudades europeas, entre las que se encontraba Madrid.

El proyecto europeo “ICARIUS” evaluó los beneficios para la salud pública que se derivarían de la implementación de las medidas del “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” del Ayuntamiento de Madrid, entre los que se encuentra la creación de la ZBE “Madrid Central”, concluyendo que su aplicación supondría “importantes beneficios relacionados con la salud”:

⁶³ Página 1 del citado Informe.

⁶⁴ Página 1 del citado Informe.



17PEQ23016DDBN2G

*“Este estudio cuantificó las posibles ganancias para la salud en términos de mortalidad prematura debido a los cambios en la calidad del aire que se lograrían con la implementación completa de las medidas del Plan A en la ciudad de Madrid. A nivel de toda la ciudad, el mayor impacto positivo en la salud fue atribuible a la reducción esperada de los niveles de concentración de NO₂. La mejora en la calidad del aire a largo plazo podría posponer anualmente hasta 88 (0,4%) y 519 (2%) muertes prematuras por la reducción de PM_{2,5} y NO₂, respectivamente. El estudio concluye que la implementación efectiva de medidas de control de la calidad en aire en la ciudad de Madrid provocaría una disminución apreciable en las concentraciones de contaminantes del aire relacionados con el tráfico y, a su vez, conduciría a importantes beneficios relacionados con la salud”.*⁶⁵

3. Conclusión sobre el impacto del proyecto normativo sobre la salud humana:

Por todo lo anteriormente expuesto con base en el informe de la Dirección General de Salud Pública de la Consejería de Sanidad de la Comunidad de Madrid de 10 de febrero de 2011 se estima que el impacto del proyecto normativo sobre la salud humana será positivo, por cuanto reducirá la *“morbimortalidad por accidentes cardiovasculares, enfermedades cardíacas, cáncer de pulmón y enfermedades respiratorias crónicas”*.⁶⁶

Asimismo, con base en el Informe SAM 1/2001, de 19 de febrero de 2021, del organismo autónomo sanitario municipal “Madrid Salud” se estima que el impacto del proyecto normativo sobre la salud humana será positivo, por cuanto:

“Por todo ello, se considera que la adopción de medidas como la creación de Madrid Zonas de Bajas Emisiones y en concreto en zonas de especial protección como son Madrid Central y la Plaza Elíptica, contempladas en la nueva Ordenanza de Movilidad, contribuirán de manera importante a una menor exposición de los ciudadanos a los contaminantes atmosféricos procedentes del tráfico y con ello a una mejora de su salud”.⁶⁷

Posteriormente se decidió, en mayo de 2021, que la ZBEDEP “Madrid Central” se denominara “Distrito Centro”, tal y como se anticipó en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental “Madrid 360”.

6.7.1.2 Impacto sobre la salud como consecuencia de las mejoras contenidas en el proyecto normativo en materia de seguridad vial:

El proyecto normativo introduce los siguientes elementos regulatorios que favorecen la seguridad vial:⁶⁸

⁶⁵ Izquierdo R et al (2020). Health impact assessment by the implementation of Madrid City air-quality plan in 2020. Environmental Research. Volume 183, April 2020, 109021. <https://doi.org/10.1016/j.envres.2019.109021>

⁶⁶ Informe de la Dirección General de Salud Pública de la Consejería de Sanidad, página 1.

⁶⁷ Conclusión 6ª del Informe SAM 1/2001 de “Madrid Salud”, páginas 26 y 27.

⁶⁸ El análisis de los factores que inciden en la seguridad, partiendo de los análisis generales de los factores concurrentes en vías interurbanas sobre una muestra significativa los de accidentes con víctimas informados por las policías, permite identificar distintos factores reflejados con habitualidad en los



1.- Mejora de la seguridad vial por la reducción del número de vehículos en circulación.

La seguridad vial está íntimamente relacionada con la intensidad de tráfico y los kilómetros recorridos. Existe una correlación entre el volumen de tráfico y el número de accidentes con y sin víctimas.

Por ello, se estima que las medidas normativas del proyecto normativo relativas a la creación de "Madrid ZBE" y las ZBEDEP "Distrito Centro" supondrán una reducción de los vehículos que circulan, una mayor eficiencia de la red de tráfico y una mejora de la seguridad vial.

Según los datos de la Jefatura de Policía Municipal, la cifra de la victimización por accidente de tráfico en 2019 es 6,25 víctimas/1.000 habitantes por accidente del tráfico en el distrito centro (coincidente básicamente con el ámbito territorial de la ZBEDEP "Distrito Centro"), y 4,01 en el resto de los distritos del municipio de Madrid. A través de las medidas de tráfico, se estima que se reduciría esa cifra en 2025 hasta 5,31 víctimas/1.000 habitantes en el ZBEDEP y 3,41 en el resto de distritos, lo que es un 15 % menos.

2.- Mejora de la seguridad vial por la reducción de la velocidad de circulación:

El proyecto normativo contempla la modificación de artículo 17 de la OMS para:

- a) ampliar los carriles de circulación con limitación de velocidad máxima a 30 kms/hora, en la medida en que los carriles reservados (fundamentalmente los carriles bus y carriles bici) no se computan a efectos de la limitación de 30 kms/h en las vías de un único carril por sentido de circulación, lo que en la práctica amplía las vías con limitación a 30 kms/hora para pacificar el tráfico urbano e incrementar la seguridad vial, en línea con la modificación del Reglamento General de Circulación operada mediante el Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, de aplicación directa.
- b) elevar a rango reglamentario el límite de velocidad de los túneles de la M-30 señalizados en 70 kms/h, por lo que solo recoge el límite de velocidad ya señalizado.

La ampliación de los carriles con limitación de velocidad a 30 km/hora favorecerá el calmado de tráfico, incrementará la seguridad vial de todos los usuarios de las vías, especialmente de los usuarios más vulnerables y de los colectivos de especial protección conforme al artículo 10 de la OMS: peatones, , y dentro de éstos supondrá una mayor protección a efectos de la seguridad vial de los menores, las personas de edad avanzada, y las personas con movilidad reducida, fundamentalmente al cruzar la calzada; las personas usuarias de bicicletas, bicicletas con pedales de pedaleo asistido, los vehículos de movilidad personal, los ciclomotores y las motocicletas.

La reducción de la velocidad favorece también que se reduzca el número de accidentes, y consecuentemente mejora la seguridad vial.

3.- Exigencia del uso obligatorio de casco durante la circulación de bicicletas y VMP por menores de 18 años:

El proyecto amplía en dos años, hasta que la persona alcance la mayoría de edad, la obligación de uso de casco homologado o certificado en la conducción de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP en las vías objeto de aplicación de la OMS, respecto a la obligación de uso de casco que la normativa estatal establece para los menores de 16 años.

informes policiales de accidentes, como: la distracción (25,0 %), la velocidad inadecuada (19,2 %), no mantener la distancia de seguridad (15,0 %), no respetar las normas de prioridad (12,9 %) y el consumo de alcohol (10,4 %).



Esta medida se considera que tendrá un impacto positivo tanto en materia de seguridad como en materia de educación vial y responsabilidad en la protección individual de los usuarios cuando alcancen la mayoría de edad.

4.- 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.

5.- Exigencia del uso obligatorio de casco durante la circulación de bicicletas y VMP por personas que desempeñan actividades económicas mediante la circulación de los citados vehículos:

Supone una mejora de seguridad vial ya introducida en la OMS, cuya redacción perfecciona el proyecto normativo para aclarar su aplicación. Se trata de una obligación racional, necesaria y proporcional por el mayor riesgo que dichas personas asumen al circular durante un número elevado de horas en vehículos que ofrecen una protección muy inferior respecto con velocidades inferiores y capacidades de reacción menores frente a otros vehículos que circulan a su lado más pesados, rígidos, voluminosos, rápidos y con mayor capacidad de adaptación a la situación de la vía.

6.- La conjugación de las medidas normativas de progresiva restricción y prohibición de la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante y de fomento de la reducción de las emisiones del parque móvil de la ciudad de Madrid mediante la línea de subvenciones del PES del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad 2021-2023 se estima que pueden suponer la anticipación de la decisión de renovación de los vehículos más antiguos.

La antigüedad media de los vehículos ha aumentado en gran medida en los últimos años. Según datos de la ANFAC, esta antigüedad media ha pasado de los 7,65 años en 2.002 a los 12,2 años en 2.017, una consecuencia clara de la crisis económica de 2008 y 2012.

Tabla 1. Percentiles respecto a la antigüedad por tipo de vehículo en España en el año 2.016
Fuente: Dirección General de Tráfico, 2018 ⁶⁹

Tipo Vehículo\Percentil	10	20	30	40	50	60	70	80	90
Camiones y Furgonetas	2,5	7,5	10,5	12,5	14,5	16,5	18,5	22,5	29,5
Autobuses	1,5	3,5	6,5	9,5	11,5	12,5	14,5	18,5	31,5
Turismos	1,5	4,5	7,5	10,5	12,5	13,5	16,5	18,5	25,5
Motocicletas	2,5	4,5	8,5	10,5	11,5	13,5	17,5	27,5	36,5
Tractores Industriales	1,5	2,5	3,5	5,5	7,5	11,5	12,5	15,5	20,5
Otros Vehículos ¹	4,5	10,5	11,5	12,5	13,5	14,5	16,5	19,5	27,5
Todos sin ciclomotor	1,5	4,5	8,5	10,5	12,5	14,5	16,5	19,5	28,5

Como se puede ver, el 50 % de los vehículos registrados en el año 2.017 tenían una antigüedad superior a los 12,5 años. Es importante destacar la situación de los vehículos pesados, donde el percentil 50 era superior, situándose en los 14,5 años. Esto indica que la antigüedad media del parque móvil en España es alta, lo que retrasa la renovación de los sistemas de seguridad que se van implementando de forma continua en los vehículos, y por tanto incide en una menor protección frente a accidentes y frente al grado de severidad en el caso de sufrir un accidente.

La relación entre la antigüedad del vehículo y las cifras de seguridad vial es un hecho contrastado.

⁶⁹ Dirección General de Tráfico (2018). Las principales cifras de la Siniestralidad Vial. In *DGT*.



Para analizar la relación entre la antigüedad de los vehículos y la gravedad de los siniestros producidos, se han empleado las estadísticas de la DGT en dos estudios: “Tendencias de la movilidad y siniestralidad en vías urbanas” e “Informe sobre la siniestralidad de motocicletas en 2019”.

Según el primer estudio, la antigüedad del vehículo supone un factor de riesgo al carecer este de los sistemas y equipamientos de seguridad implantados recientemente, además de los problemas derivados del uso.

Para comparar la mortalidad y las lesiones de gravedad según la antigüedad del vehículo en accidentes de tráfico, se obtienen las tasas de incidencia como cocientes entre el número de fallecidos (o el número de heridos hospitalizados) y el número de vehículos del parque. La evaluación de la influencia de la edad del vehículo en la siniestralidad no puede realizarse de forma conjunta para todos los tipos de vehículos, ya que los elementos de seguridad pasiva varían considerablemente entre las distintas clases de automóviles. Además, con los casos disponibles no se puede asegurar consistencia en la obtención de las tasas de incidencia para todos los tipos de vehículos (por el escaso número de efectivos), motivo por el que el análisis se ha restringido exclusivamente a turismos, diferenciando la vía donde ha ocurrido el accidente.

Tasa de fallecidos y heridos hospitalizados por 100.000 turismos en España en el año 2.016

Fuente: Dirección General de Tráfico, 2018 ⁷⁰

Vía	Antigüedad del turismo	Tasa de fallecidos	Tasa de heridos hospitalizados
Autopista y autovía	De 0 a 4 años	0,42	1,23
	De 5 a 9 años	0,38	1,93
	De 10 a 14 años	0,45	1,86
	De 15 a 19 años	0,70	3,36
	De 20 y más	0,41	1,05
Convencional	De 0 a 4 años	1,31	4,90
	De 5 a 9 años	1,82	6,20
	De 10 a 14 años	2,10	6,60
	De 15 a 19 años	3,75	10,43
	De 20 y más	2,50	5,82
Vías Urbanas	De 0 a 4 años	0,13	1,60
	De 5 a 9 años	0,08	1,64
	De 10 a 14 años	0,29	1,98
	De 15 a 19 años	0,50	3,09
	De 20 y más	0,26	1,89
Todas las vías	De 0 a 4 años	1,85	7,72
	De 5 a 9 años	2,28	9,76
	De 10 a 14 años	2,84	10,44
	De 15 a 19 años	4,95	16,88
	De 20 y más	3,17	8,76

En vías urbanas se observa un incremento en la tasa de fallecidos del 123 % entre los vehículos nuevos y los vehículos con entre 10 y 14 años, y del 284 % entre vehículos nuevos y vehículos con entre 15 y 19 años.

Respecto a la tasa de heridos hospitalizados, este incremento es del 24 % entre vehículos nuevos y vehículos de entre 10 y 14 años, y del 93 % entre vehículos nuevos y vehículos con entre 15 y 19 años.

⁷⁰ Dirección General de Tráfico (2018). Las principales cifras de la Siniestralidad Vial.



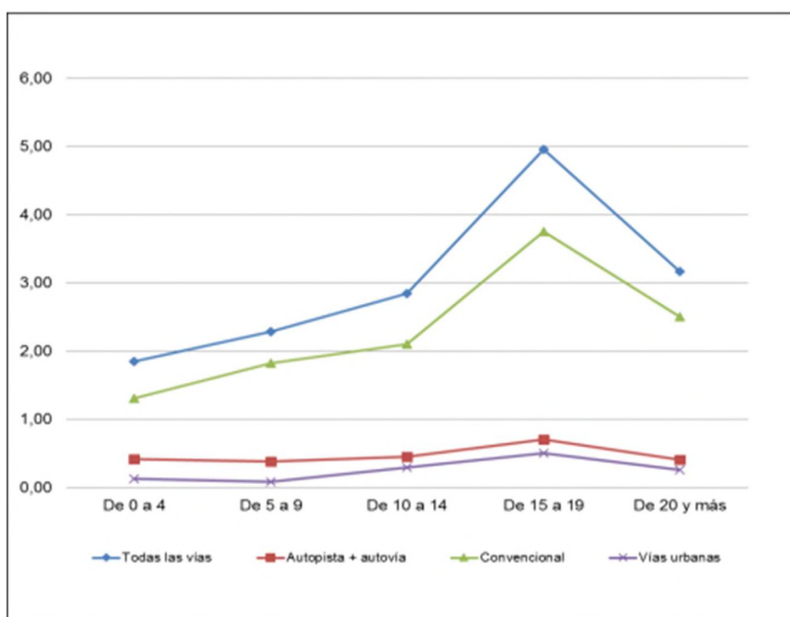
17PEQ230I6DDBN2G

Por ello, la antigüedad es un factor clave en el número y severidad de los accidentes y, por tanto, la restricción a la circulación de vehículos con antigüedad superior a los 20 o 15 años (en función de si son gasolina o diésel, respectivamente) provocará una mejora en la seguridad vial.

En las dos siguientes figuras se puede apreciar que, tanto la tasa de fallecidos, como la de heridos hospitalizados muestran una correlación positiva con la antigüedad del turismo en todos los tipos de vías. En el caso en que el accidente haya ocurrido en carretera convencional la antigüedad del vehículo resulta ser un factor más determinante para el grado de lesividad de las víctimas, que en el resto de las vías.

Gráfico. Tasa de fallecidos por 100.000 turismos en España en 2.018

Fuente: Dirección General de Tráfico, 2018 ⁷¹



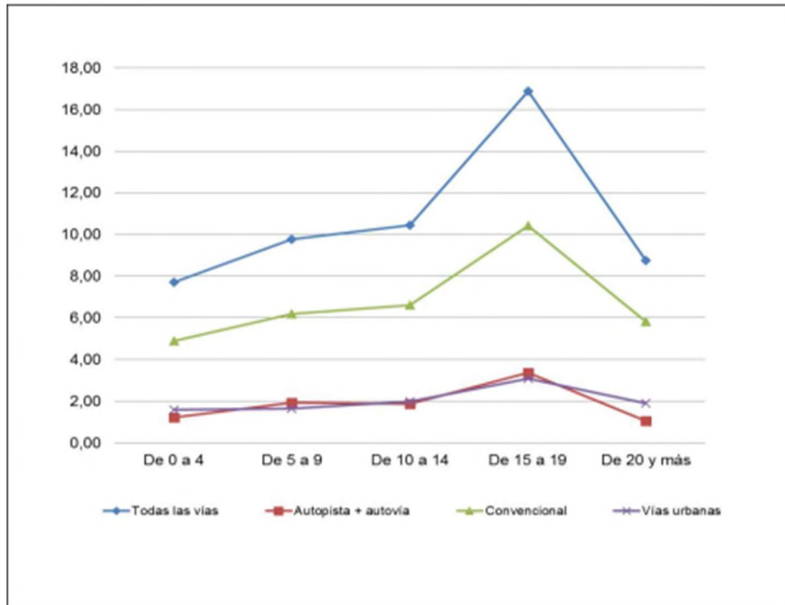
Tasa de heridos hospitalizados por 100.000 turismos en España en 2.018

Fuente: Dirección General de Tráfico, 2018 ⁷²

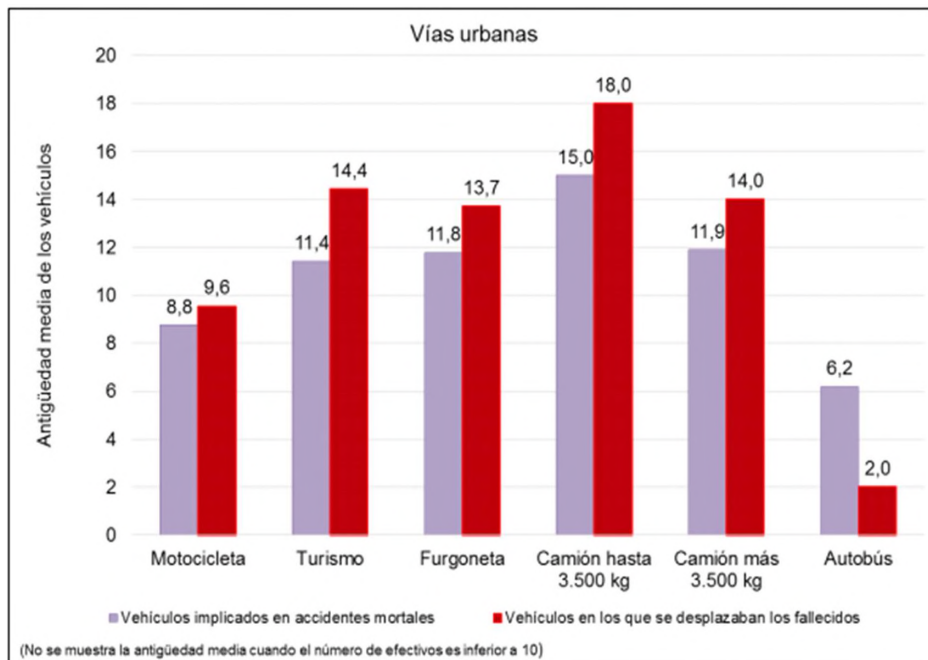
⁷¹ Dirección General de Tráfico (2018). Las principales cifras de la Siniestralidad Vial.

⁷² Dirección General de Tráfico (2018). Las principales cifras de la Siniestralidad Vial.





Por otra parte, se puede observar cómo en vías urbanas la antigüedad media de los vehículos implicados en accidentes mortales es mayor que la antigüedad media del parque de vehículos, lo que indica una mayor accidentalidad en los vehículos con más años.



Edad media de los vehículos implicados en accidentes mortales y de los vehículos en los que se desplazaban los fallecidos. Vías urbanas. España, 2018

Fuente: Dirección General de Tráfico, 2018⁷³

⁷³ Dirección General de Tráfico (2018). Las principales cifras de la Siniestralidad Vial.



En la media en que los vehículos más antiguos disponen de medidas de seguridad menores o menos actualizadas, el proyecto normativo supondrá una mejora de la seguridad vial.

7.- Al objeto de proteger los derechos de las personas con movilidad reducida y con movilidad funcional y proteger la seguridad vial de los peatones en las aceras se prohíbe el arrendamiento en vías y espacios públicos sin base fija de sillas de ruedas motorizadas, "handbikes" y otros vehículos similares especialmente diseñados para personas con movilidad reducida, cuyo uso exclusivo se reserva a las personas con discapacidad que suponga movilidad reducida y a personas con movilidad funcional.

6.7.1.3 Impacto sobre la salud como consecuencia de la contaminación acústica vinculada al tráfico motorizado:

La contaminación acústica derivada del ruido provocado por el motor de los vehículos y la fricción ocasionada en su rodadura sobre el firme es un contaminante ambiental que genera problemas de salud, tanto física como psicológica, en las personas que se exponen a él de manera continua.

Las personas residentes en las zonas urbanas resultan ser las más afectados ante este fenómeno, sobre todo cuando habitan cerca de vías de elevada circulación. En el caso de la ciudad de Madrid, puede afirmarse que los niveles de ruido derivados del tráfico exceden en muchos espacios y momentos diurnos los límites máximos permisibles establecidos por los organismos internacionales en materia de ruido ambiental.

Son muchas las causas que asocian el tráfico de vehículos a motor con el aumento de la mortalidad y de los ingresos hospitalarios. Entre los impactos negativos sobre la salud humana, y por tanto sobre la salud pública, derivados del tráfico rodado motorizado como consecuencia de la contaminación acústica estacan:

- a) alteraciones psicológicas y de la conducta;
- b) alteraciones auditivas, especialmente disminución de la audición y sordera;
- c) a nivel vascular, la exposición constante al ruido del tráfico produce elevaciones de la tensión arterial y de niveles en sangre de potentes vasoconstrictores y hormonas ligados al estrés, produciendo aumento de ingresos hospitalarios y muertes por enfermedades cardiovasculares;
- d) también es responsable de otras alteraciones respiratorias, neurológicas y digestivas por exposición continuada al ruido, pudiendo ocasionar daños importantes a órganos vitales;
- e) la contaminación acústica derivada del tráfico ocasiona graves trastornos del sueño por exposición al ruido que, a medio y largo plazo, afectan al sistema nervioso y al sistema inmune;
- f) en el caso de los niños, las alteraciones en el sueño son aún más graves, porque además de los efectos sobre su salud y la formación de su cuerpo producen agitación, alteración de la conducta, disminución de la atención y disminución del rendimiento escolar.

En este sentido, la aprobación de proyecto normativo tendrá un impacto normativo positivo en materia de protección de la salud individual de las personas y de la salud pública que residen y visitan la ciudad de Madrid, como consecuencia de la minoración de los impactos negativos sobre la salud humana, y por tanto sobre la salud pública, derivados del tráfico rodado motorizado como consecuencia de la reducción de la contaminación acústica derivada de:



- a) la reducción del tráfico motorizados de los vehículos con clasificación ambiental “A” den “Madrid ZBE” y la ZBEDEP “Plaza Elíptica”: los vehículos “A” por su tecnología menos eficiente acústicamente, su antigüedad y deficiente contaminante producen una elevada contaminación acústica (artículos 21, 22, 24, disposición transitoria primera y anexos II y IV de la OMS);
- b) la reducción general del tráfico motorizado en la ZBEDEP “Distrito Centro” (artículos 22 y 23, disposición transitoria tercera y anexo III de la OMS);
- c) la ampliación del AER del SER;
- d) la renovación de las flotas municipales de vehículos del artículo 229 de la OMS;
- e) los controles acústicos del artículo 230 de la OMS;

6.7.2 Impacto sobre el medio ambiente urbano: 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” (regulada en artículo 23 y la disposición transitoria tercera de la OMS de 2018), 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) y 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).

La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 24 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, 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:

- 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.

A tal efecto el proyecto normativo, además de crear y regular “Madrid ZBE” y de las ZBEDEP “Distrito Centro” y Plaza Elíptica”, contempla la modificación del artículo 35 de la OMS y su vinculación con la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (OCAS) y la ampliación del ámbito territorial (AER) del SER permitirá una mejora de la calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno (NO2).



17PEQ230I6DDBN2G

1.- Impacto sobre la calidad del aire de la creación de “Madrid Zona de Bajas Emisiones”:

A continuación se detalla el impacto medioambiental en materia de calidad del aire que supondría la creación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid ZBE”, mediante la estimación máxima y mínima de reducción de dióxido de nitrógeno que se lograría en cada una de las fases conforme al calendario de aplicación transitoria del artículo 21 de la OMS, para garantizar la proporcionalidad de la norma y la adaptación a su cumplimiento en los términos regulados en el apartado 2 de la disposición transitoria primera de la OMS, en la redacción que les daría el proyecto normativo:⁷⁴

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid a fecha 1 de enero de 2022, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

Durante el año 2022 se estima que se producirá una reducción de las emisiones máxima de 74,9 toneladas y mínima de 60,2 toneladas de dióxido de nitrógeno.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación desde el 1 de enero de 2023 de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid a fecha 1 de enero de 2022, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida

Desde el 1 de enero de 2023 se estima que se producirá una reducción acumulada de las emisiones máxima de 169 toneladas (74,9 toneladas de la zona interior de la M-30 + 94,1 toneladas de la M-30) y mínima de 83,61 toneladas de dióxido de nitrógeno (60,2 de 2022 + 83,61 de 2023).

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación desde el 1 de enero de 2024 de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid a fecha 1 de enero de 2022, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de “Madrid ZBE”.

Desde el 1 de enero de 2024 se estima que se producirá una reducción acumulada de las emisiones máxima de 618,7 toneladas y mínima de 536,4 toneladas de dióxido de nitrógeno. La reducción máxima de hasta 618,7 toneladas de NO₂ anuales supondría que “Madrid ZBE” tendría un impacto cinco veces superior a la reducción de emisiones de NO₂ que se estimaba Central” para la implantación de la ZBE “Madrid Central” (112 toneladas anuales) mientras estuvo vigente.

⁷⁴ Los cálculos estimativos se realizaron en base al Inventario de Emisiones existente en 2016 y el parque circulante del 2017. La diferencia entre la estimación máxima y la mínima de reducción de dióxido de nitrógeno responde a dos hipótesis distintas: a) en la “reducción máxima por coronas” se considera que existe un cambio modal de los “A” a transporte colectivo cero emisiones o vehículos CERO en su totalidad; b) mientras que la “reducción mínima por coronas” se considera que no hay cambio modal, sino que todos los vehículos “A” se cambian por vehículos “C”. Se trata de hipótesis teóricas de imposible cumplimiento porque la realidad será una combinación intermedia tanto de cambio modal al transporte colectivo, como de renovación de parque móvil por vehículos con clasificación ambiental fundamentalmente “C” y ECO y en menor medida “CERO Emisiones”.



4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación desde el 1 de enero de 2025 de todo vehículo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS.

Desde el 1 de enero de 2025 se estima que se producirá una reducción acumulada de las emisiones máxima de 1.385 toneladas y mínima de 1.192 toneladas de dióxido de nitrógeno.

2.- Impacto sobre la calidad del aire de la creación de “Madrid Central”:

El impacto sobre la mejora de la calidad del aire para la ciudad de Madrid derivado del establecimiento de “Madrid Central” en materia de emisiones a la atmósfera se llevó a cabo en el “Documento resumen” del Estudio de la Escuela Superior de Ingenieros Industriales de la Universidad Politécnica de Madrid, titulado “Cuantificación de las reducciones de emisión asociadas a las medidas del Plan de Calidad del Aire y Cambio Climático de la Ciudad de Madrid (Plan A)”.

Concretamente en el apartado “4. Estimación del impacto del establecimiento del área Madrid Central en las emisiones a la atmósfera” del citado Estudio, que se llevó a cabo y se entregó en marzo de 2018 a solicitud del Ayuntamiento de Madrid. El estudio señala que en dicho apartado 4 (página 10):⁷⁵

“La Tabla 10 recoge la reducción de emisiones debida al establecimiento del área Madrid Central bajo los escenarios recogidos en el documento “Estimación de la reducción de tráfico con motivo de la nueva propuesta de regulación de acceso a Madrid central. Febrero 2018”, elaborado por DOYMO, y donde se detallan también las distintas hipótesis consideradas en cada uno de ellos. La estimación se realizó frente al denominado escenario 0, que es aquel en el que no se fija regulación alguna adicional a la situación previa al establecimiento del área Madrid Central”.

Tabla 10. Estimación orientativa del impacto del establecimiento del área Madrid Central en términos de emisión de NO_x y CO₂

	Municipio de Madrid		Área Madrid Central	
	Reducción emisiones NO _x (t)	Reducción emisiones CO ₂ (kt)	Reducción absoluta y relativa de emisiones NO _x (t / %)	Reducción absoluta y relativa de emisiones CO ₂ (kt / %)
Reducciones del escenario APR respecto al escenario 0	89,8	13,5	35,8 t / 35,0%	7,0 kt / 35,9%
Reducciones del escenario SER+Tecnología respecto al escenario 0	112,8	17,8	38,1 t / 37,2%	7,6 kt / 38,9%

⁷⁵ La estimación de las emisiones por la Universidad Politécnica de Madrid parte de los tres escenarios planteados en el documento “Estimación de la reducción de tráfico con motivo de la nueva propuesta de regulación de acceso a Madrid central”, elaborado por DOYMO en febrero 2018, empleando los recorridos totales en cada escenario calculados por el modelo de tráfico de la Subdirección General de Implantación de la Movilidad y Transporte del Ayuntamiento de Madrid, la distribución de los recorridos totales por etiqueta DGT y los factores de emisión medios (gramos de contaminante / kilómetro recorrido) por etiqueta DGT de acuerdo al modelo de emisión Copert 4.11.3. Tal y como aclara en la nota sobre metodología: “Son factores de emisión medios porque consideran la distribución por combustible/cilindrada/tecnología dentro de cada etiqueta DGT conforme al estudio del Parque Circulante 2017. Las reducciones de emisión se calcularon como la diferencia entre las emisiones de cada escenario y las del escenario 0”.



Dado que “Madrid Central” se configuró en el artículo 23 de la OMS como una zona de bajas emisiones en la que se incluyó el SER más las restricciones de acceso en función de la clasificación del potencial contaminante de los vehículos, el impacto de “Madrid Central” en materia de calidad del aire de la ciudad de Madrid sería:

- a) **Una reducción anual de 112,8 toneladas de dióxido de nitrógeno anuales en toda la ciudad y una reducción relativa de 37,2% de las emisiones de este contaminante en el ámbito territorial de “Madrid Central”.**
- b) Una reducción anual de 17,8 toneladas de dióxido de carbono anuales y una reducción relativa de 38,9% de las emisiones de este contaminante en el ámbito territorial de “Madrid Central”.

La creación de la ZBEDEP “Distrito Centro” se estima que permitirá una reducción de dióxido de nitrógeno en línea con la estimada para la ZBE “Madrid Central”.

3.- Impacto sobre la calidad del aire de la creación de “Plaza Elíptica”:

La creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica” tendrá un impacto claramente positivo en materia de calidad del aire, que será más acusado en su entorno más próximo.

No puede ofrecerse la estimación de toneladas de dióxido de nitrógeno que se reducirán como consecuencia de ello por carecer de una modelización individual de esta medida específica.

Sin perjuicio de ello, la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica” forma parte del conjunto de medidas incluidas en la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360” cuyo impacto en la mejora de la calidad del aire sí ha sido modelizado. En su conjunto, la totalidad de las medidas incluidas en la Estrategia “Madrid 360” prevé rebajar las emisiones de dióxido de nitrógeno “un 15% más de lo que proponía el plan anticontaminación anterior, ya que prevé una reducción del 20% de los NOx en 2023”.

La Dirección General de Planificación e Infraestructuras de la Movilidad, en su documento “Memoria ZBEDEP Plaza Elíptica, de febrero de 2021” estima que la creación de dicha ZBEDEP supondrá la reducción de aproximadamente 16.000 vehículos, lo que supondría una reducción aproximada del 8,1% del tráfico habitual de la zona.

Con dichos datos, la citada Memoria realiza una estima genérica en términos de movilidad, no modelizada en términos de inventario de emisiones de gases contaminantes, por la que estima que la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica” podría suponer una reducción del 10% de las emisiones tanto de dióxido de nitrógeno como de dióxido de carbono vinculadas al tráfico motorizado, concretamente:

	CO2			NOx		
	Media Sistema (gr.)	gr/km	Variación	Media Sistema (gr.)	gr/km	Variación
Actual	2 850 522.4	172 641.0		4 097.0	248.1	
Con limitación	2 551 250.9	154 515.7	-10.5%	3 565.2	215.9	-13.0%



17PEQ230I6DDBN2G

4.- Impacto sobre la calidad del aire de la ampliación del AER del SER y de la implantación de la tarifa dinámica del SER:

- a) La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado sujeta a SER tendrá previsiblemente un efecto disuasorio sobre el uso del vehículo privado, en favor del uso del transporte público colectivo en solitario o en combinación con otros modos de movilidad, por lo que se estima que la ampliación de AER tendrá un impacto positivo en materia de calidad del aire. No puede ofrecerse la estimación de toneladas de dióxido de nitrógeno que se reducirán como consecuencia de ello por carecer de su modelización y depender la posibilidad de ésta de la fecha en que se produzca la efectiva ampliación práctica de AER.
- b) La implantación de la tarifa del SER está específicamente diseñada como una medida tributaria de regulación del estacionamiento para reducir la posibilidad de que, cuando se produce una elevación de los valores de inmisión en dióxido de nitrógeno, lleguen a alcanzarse los niveles de inmisión que determinen la activación de planes de acción a corto plazo durante episodios de contaminación, conforme a lo previsto en el artículo 35 de la OMS en relación con el artículo 16.4, en relación con el artículo 16.2.b) de la Ley de Calidad del Aire y el artículo 25 del Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire. Por tanto es una regulación específicamente dirigida a mejorar la calidad de aire en situaciones de agravamiento de la contaminación, dirigida a evitar que se alcancen los niveles que obliguen a adoptar medidas más restrictivas, incrementando el carácter proporcional de la regulación de la OMS como una media intermedia menos gravosa antes de que resulte necesario aplicar las medidas del artículo 35 de la OMS en relación con el artículo 18 de la LTSV. Esta medida, que apenas se aplicará unos durante el invierno, no ha sido objeto de modelización.

En cualquier caso el impacto, tanto de la ampliación del SER como de la creación de la tarifa dinámica del SER, sobre la calidad del aire de la ciudad de Madrid será positivo.

5.- Valoración de las medidas incluidas en el avance de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”:

1.- La valoración del impacto en materia de calidad del aire de lo que podríamos denominar como “bloque de protección del derecho a la vida y de la salud pública desde la dimensión medioambiental de la movilidad” se basa en dos documentos:

- a) El estudio de la Universidad Politécnica de 7 de abril de 2020 titulado “Evolución de reducción de emisiones en el contexto de la Estrategia Madrid 360” (en adelante Estudio de la Universidad Politécnica).
- b) El “Informe de la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental, de diciembre de 2020, sobre la reducción de emisiones asociada a las medidas de la Estrategia de Madrid 360” (en adelante Informe de la DG de Sostenibilidad y Control Ambiental).

2.- El estudio del grupo de investigadores de la Universidad Politécnica de Madrid cuantifica el efecto en emisiones de las medidas contempladas en la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”, conforme a los métodos de cálculo empleados en el Inventario de Emisiones del Ayuntamiento de Madrid.



A tal efecto el citado Estudio de la Universidad Politécnica cuantifica el efecto de las medidas contempladas en la ESA "Madrid 360" en materia de los tres principales contaminantes:

- a) Dióxido de nitrógeno (NO₂), por su impacto directo sobre la salud humana y por la necesidad de cuantificar el impacto de las medidas a efectos de lograr el cumplimiento de los valores límites legalmente exigidos;
- b) Dióxido de carbono (CO₂), por ser el principal gas de efecto invernadero en la ciudad de Madrid;
- c) Partículas PM_{2,5} por su impacto directo sobre la salud humana.

El Estudio de la Universidad Politécnica parte del hecho de que para "entender la relación entre reducción de emisiones y efecto en calidad del aire, es esencial realizar simulaciones con modelos de calidad del aire que permitan describir todos los fenómenos relevantes de transporte y transformación química en la atmósfera, así como las interacciones entre las distintas fuentes, tanto locales, como aportaciones externas".⁷⁶

La metodología empleada por la Universidad Politécnica se basa en la aplicación de "modelos eulerianos fotoquímicos tridimensionales" para "analizar la importancia de los distintos sectores emisores en los niveles de concentración en el aire ambiente", empleando las metodologías internacionales de referencia⁷⁷ "para el horizonte temporal 2023 tomando como año de referencia 2018".⁷⁸

3.- La redacción original de la OMS desarrolló el "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" (en adelante "Plan A") de septiembre de 2017.

El citado Estudio señala que una vez que se definieron todas las medidas del Plan A, la UPM cuantificó su efecto total en términos de emisión de contaminantes a la atmósfera. Este efecto se estimó como la diferencia entre las emisiones totales del escenario base (año 2012, de acuerdo a la serie 1999-2014 del Inventario de emisiones del municipio de Madrid, como año de referencia) y el escenario Plan A (año 2020 tras la aplicación de todas las medidas del plan).

Por tanto, la cuantificación realizada en su día valora el efecto de las medidas del Plan A hasta el año 2020.

El impacto global previsto de las medidas contenidas en el Plan A, en términos absolutos y relativos para el NO_x, fue:

Grupo SNAP	Variación de emisiones NO _x	
	(t/año)	(%)
01 – Generación eléctrica		
02 – Combustión no industrial	-96,5	-3,6%
03 – Combustión industrial		
04 – Otros procesos industriales		
05 – Distribución combustible		
06 – Uso de disolventes		

⁷⁶ Página 5 del citado Estudio de la UPM.

⁷⁷ Agencia Europea del medio ambiente: EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2019, Technical guidance to prepare national emission inventories, descargable en <https://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2019>

⁷⁸ Página 7 del citado Estudio de la UPM.



07 – Transporte por carretera	-2.920,9	-39,6%
08 – Otras fuentes móviles		
09 – Tratamiento de residuos	6,1	0,6%
10 – Agricultura		
11 – Naturaleza		
TOTAL	-3.011,3	-19,5%

Por tanto, se estimó que el Plan A podría reducir del orden de 3.000 t de NOx en base anual.

La estimación del impacto individual de las medidas del Plan A en la reducción de emisiones en Madrid fue:

Medida	Número de medida del Plan A	Reducción en emisión (aproximada; t/año)
Área de cero emisiones y rediseño de las vías principales de distribución del tráfico y conexión periferia-centro	1, 2	184
Regulación del aparcamiento con criterios de calidad del aire	6	460
Limitación de la velocidad den accesos metropolitanos y M-30	7	12
Infraestructuras reservadas para el transporte público	10	40
Ampliación y renovación de la flota de la EMT	11	251
Optimización del servicio del taxi con criterios ambientales	12, 13	207
Distribución urbana de mercancías con vehículos de bajas emisiones	14, 15, 16	447
Renovación del parque circulante (Restricción estacionamiento SER + limitaciones de circulación en base a distintivo DGT)	6, 17	1.321
Fomento de sistemas de climatización eficiente de bajas emisiones	23	97
Reducción de emisiones en la gestión de residuos (mejoras Planta de Tratamiento de Biogás en el complejo de Valdemingómez)	25	-6 (incremento)
	TOTAL	3.011

4.- Las medidas del Plan A y la regulación de la OMS aprobada en 2018 han resultado insuficientes para dar cumplimiento a los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno, como demuestra el incumplimiento en febrero de 2019 de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire que motivó la denuncia del Reino de España ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, formulada por la Comisión Europea por el incumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, junto a otras ciudades españolas.

5.- “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”:

1º) Ante el incumplimiento de los valores límite establecidos por la normativa y la insuficiencia de las medidas contempladas en el “Plan A” para lograr su cumplimiento, se hizo necesario que el Ayuntamiento de Madrid elaborara el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360” (en adelante “Madrid 360”), presentada en septiembre de 2019, y que se ha configurado como la herramienta para establecer medidas estructurales que van más allá de las aprobadas en el “Plan A”, al que engloba y amplía de cara a cumplir con los valores regulados en la normativa europea y nacional para el dióxido de nitrógeno (NO2).

2º) “Madrid 360” contempla dos grandes bloques, el primero de medidas relacionadas con las calderas del sector residencial, comercial e institucional (SNAP 02), y un segundo bloque de medidas asociadas al sector del tráfico rodado (SNAP 07), en el que se produce el mayor porcentaje de la reducción de emisiones de NO2.

3º) Dentro de las medidas asociadas al tráfico rodado pueden distinguirse cuatro categorías:



a) las de fomento (como la medida 42 de “Madrid 360” perteneciente al bloque “7. Restricciones de circulación y aparcamiento a los vehículos tipo “A”, que contempla la concesión de subvenciones para la renovación del parque móvil más contaminante de la ciudad, mediante la convocatoria de subvenciones tanto para los sectores económicos del transporte como para los ciudadanos en general);

b) aquellas medidas que no requieren desarrollo normativo por referirse a cuestiones materiales en el ámbito competencial del Ayuntamiento de Madrid como diseñar itinerarios ciclistas, crear una APP que integre toda la información de movilidad para favorecer la intermodalidad de transportes, mejorar las infraestructuras viarias, entre muchas otras.

c) las medidas que por disponer de expreso amparo normativo no requieren de un desarrollo reglamentario municipal para su puesta en práctica, incluyendo medidas como la ampliación de carriles bus, la creación de nuevas peatonalizaciones como de la Puerta del Sol, la extensión cuantitativa y territorial del servicio BiciMad; impulsar la distribución urbana de mercancías mediante la instalación de taquillas en los aparcamientos municipales de rotación en gestión directa, entre otras medidas que poseen expreso amparo normativo en la OMS.

d) y aquellas medidas que, pese a disponer de amparo en la legislación estatal o autonómica, requieren de su desarrollo reglamentario municipal para que puedan llevarse a la práctica. Esta tercera categoría de medidas es la que se regula en el proyecto normativo.

A continuación se muestran las medidas de “Madrid 360” que requieren para su puesta en práctica su regulación en la OMS mediante el proyecto normativo propuesto:

Nº medida	Bloque	Medida de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”
8		Analizar la ampliación del SER de residentes en algunos distritos del exterior de la M-30
31	BLOQUE 7 Restricciones de circulación y aparcamiento a los vehículos tipo “A”	Restricciones generales de circulación a los vehículos tipo “A”
32		Restricciones de aparcamiento de los vehículos “A” en el SER
33		Restricciones de circulación a los vehículos “A” en el entorno de la plaza Elíptica
40		Tarificación del SER en base a criterios medioambientales

La medida 32 ya está en vigor, si bien se modifica el precepto que lo regula en la OMS para incluirla en la regulación del SER.

6.- El “Informe, de diciembre de 2020, de la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental, sobre la reducción de emisiones asociada a las medidas de la ESTRATEGIA MADRID 360” pone en contexto el avance de las medidas de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360” *“que el Ayuntamiento de Madrid trasladó a la Universidad Politécnica de Madrid (UPM) para su evaluación, en cuyo informe de septiembre de 2020 cuantifica que llevarían aparejada una reducción estimada de 1.563 toneladas de óxidos de nitrógeno (NOx)”*.

La Universidad Politécnica de Madrid (en adelante UPM) cuantificó el efecto total de las medidas indicadas en términos de emisión de contaminantes a la atmósfera, mediante la estimación de la diferencia entre las emisiones totales del escenario base (año 2018), calculadas a partir de los



datos de salida de las simulaciones del modelo de tráfico del Ayuntamiento, y la reducción de emisiones asociada a las reducciones de recorridos y variación de velocidades medias obtenidas del modelo de tráfico para el año 2023.

Los efectos en reducción de emisiones, relativos a las medidas proporcionadas a la UPM incluidas en la “Estrategia Madrid 360”, se han valorado para el periodo 2018 a 2023 en los siguientes términos:

Medidas de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”	Reducción aproximada en emisión NO2 (toneladas/año)
Blq 1 – Aparcamientos (medidas 1 a 8)	67
Blq 2 – Infraestructuras transporte (medidas 9 a 13)	34
Blq 3 – Movilidad modos activos (medidas 14 a 17)	19
Blq 4 – Movilidad transporte público (medidas 18 a 22)	104
Blq 5 – Movilidad vehículo privado (medidas 23 a 26)	22
Blq 6 – Distribución Urbana de Mercancías (medidas 27 a 30)	80
Blq 7 – Restricciones vehículos A y renovación parque de vehículos privados (medidas 31 a 33 y 39 a 42)	946
Blq 8 – Renovación tecnológica resto de vehículos (medidas 34 a 38 y	201
TOTAL SNAP 07	1.473

Si los valores de reducciones estimados por la UPM se comparan con los datos del último inventario de emisiones oficial del Ayuntamiento de Madrid, correspondiente al año 2017 y elaborado también por la UPM, los resultados estimatorios serían:

Grupo SNAP	Emisiones (t) de NOx	Variación de emisiones NOx	
		(t/año)	(%)
01 – Generación eléctrica			
02 – Combustión no industrial	2.333	-90	-3,9%
03 – Combustión industrial	1.067		
04 – Otros procesos industriales			
05 – Distribución combustible			
06 – Uso de disolventes			
07 – Transporte por carretera	6.489	-1.473	-22,7%
08 – Otras fuentes móviles	3.684		
09 – Tratamiento de residuos	233		
10 – Agricultura	1		
11 – Naturaleza	17		
TOTAL	13.824	-1.563	-11,3%

Esta reducción de emisiones es adicional a la reducción anual prevista para las medidas recogidas en el “Plan A”, siempre que las medidas no se solapen con las incluidas en el citado “Plan”.

Estas medidas no estaban incluidas en la estimación de la reducción de emisiones de NO2 del “Plan A”:

1. “El establecimiento de restricciones a la circulación de los vehículos “A”, que comenzarán en el año 2022.
2. La ampliación del SER a ámbitos con problemas de estacionamiento en la vía pública.
3. Puesta en marcha de una tarifa dinámica en el SER, de forma que los días en los que la contaminación en la ciudad sea elevada se pague un recargo sobre la tarifa base a fin



de desincentivar la utilización del vehículo privado fomentando medios de transporte más sostenibles.

4. *La creación en la zona SER de plazas de alta rotación.*
5. *El establecimiento de restricciones a la circulación de los vehículos "A" en el entorno de plaza Elíptica".*

Por ello, tal y como concluye el "Informe de diciembre de 2020, de la DGSYCA, sobre la reducción de emisiones asociada a las medidas de la Estrategia Madrid 360": la "reducción de emisiones en base anual, evaluada en el contexto de la Estrategia Madrid 360, tendrá efectos aditivos a la reducción anual prevista para las medidas adicionales al Plan A".

7.- Sin perjuicio de ello es preciso destacar que algunas de las medidas recogidas en "Madrid 360" y desarrolladas jurídicamente a través del proyecto normativo propuesto de modificación de la OMS, como la creación de "Madrid ZBE" y de la "ZBEDEP Plaza Elíptica" podrían producir un efecto positivo en la calidad del aire del área metropolitana de la ciudad de Madrid, por lo que la reducción de emisiones podría ser presumiblemente superior en lo que podría considerarse un impacto medioambiental indirecto de la modificación.

Por otro lado, y pese a no poder catalogarse de un impacto medioambiental del presente proyecto normativo, es preciso recordar que las estimaciones realizadas no incluyen el posible efecto aditivo de otras medidas o instrumentos de planificación normativos de carácter regional (como el Plan Azul de Calidad del Aire de la Comunidad de Madrid que exige la creación de zonas de bajas emisiones en todos los municipios a partir de una determinada población) o nacional, así como de iniciativas en otros sectores (como el transporte aéreo o la industria).

8.- Por último es preciso señalar que la Administración Municipal realiza un continuo seguimiento de la evolución de los niveles de NO2 en la ciudad de Madrid para comprobar la eficacia de las medidas aplicadas y determinar si son suficientes.

En el caso de que no lo fuera, se adoptarían iniciativas y medidas de reducción adicionales que resulten necesarias para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho constitucional a la salud humana y a la protección de la salud pública. Si dichas medidas afectaran a los derechos de los ciudadanos se requeriría la aprobación mediante la correspondiente ordenanza en cuya tramitación participarían tanto la ciudadanía como los sectores afectados.

6.- Valoración conjunta del impacto medioambiental del proyecto normativo en lo referente a la calidad del aire:

Por tanto, el proyecto normativo tendrá un impacto medioambiental positivo en materia de calidad del aire por la reducción de emisiones contaminantes vinculadas al tráfico rodado de los vehículos más contaminantes a través de "Madrid ZBE" y la ZBEDEP "Plaza Elíptica", así como la reducción del tráfico rodado en general como consecuencia de la ZBEDEP "Distrito Centro", la ampliación del AER del del SER y la tasa dinámica del SER.

Asimismo las medidas citadas permiten estimar un impacto medioambiental positivo como consecuencia del incremento de la sostenibilidad ambiental y energética en materia de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid, como consecuencia de la reducción de los gases de efecto invernadero que afectan al cambio climático, la consecución de una mayor eficiencia energética (el transporte público y los vehículos menos contaminantes son más eficientes



energéticamente) y la promoción normativa del uso de energías renovables en la movilidad urbana.

6.7.3 Impacto sobre el medio ambiente urbano: contaminación acústica

1.-El ruido producido por la circulación de los vehículos de tracción mecánica contribuye a incrementar los niveles de contaminación acústica, generando problemas de salud en las personas que se exponen a él, de manera continuada.

2.-El tráfico rodado constituye en la ciudad de Madrid, al igual que en otras grandes capitales y urbes europeas y del mundo, el principal foco de ruido al que se exponen las personas residentes y quienes visitan la ciudad. Su incidencia es especialmente importante cuando concurren una elevada intensidad circulatoria de vehículos y una mayor velocidad, en zonas con alta densidad de población.

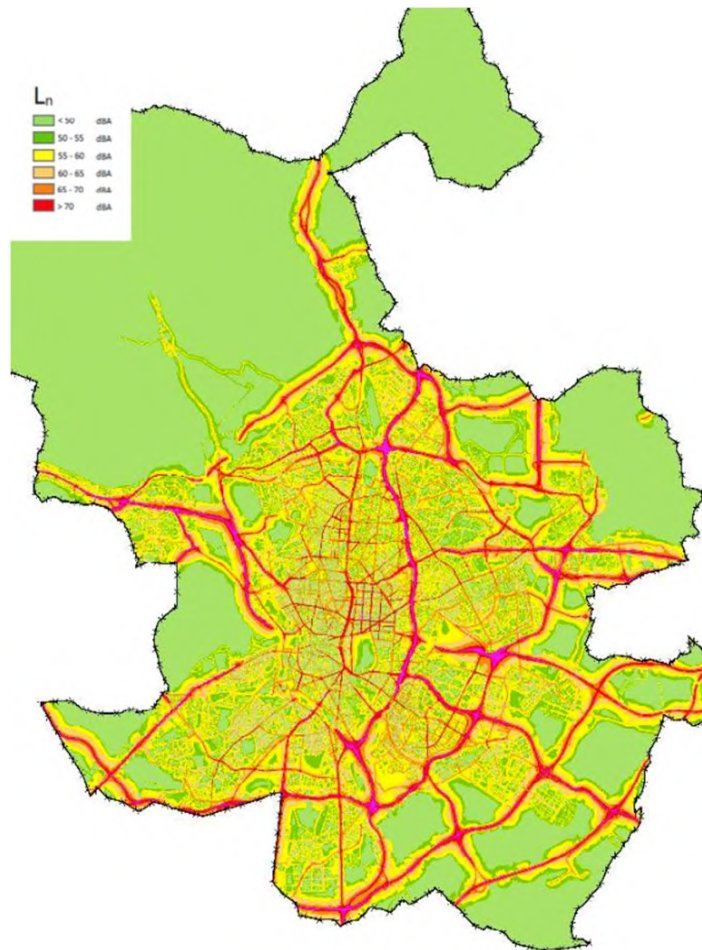
Tal y como se desprende del “Mapa Estratégico de Ruido de la ciudad de Madrid”⁷⁹ que refleja la situación acústica del año 2016, la mayor concentración de personas expuestas a niveles de ruido se produce en el entorno de los principales ejes viarios de la ciudad. Se calcula que aproximadamente 69.000 personas están sometidas a valores de ruido diurnos superiores a los objetivos de calidad acústica, especialmente la población residente en la proximidad de vías de alta capacidad, como puede ser la M30 o los accesos de las autovías principales del Estado:

Imagen. Mapa Estratégico de Ruido de Madrid. Nivel Continuo Equivalente Diurno
Fuente: Mapa Estratégico del Ruido de la Ciudad de Madrid, 2016.

⁷⁹<https://transparencia.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/Sostenibilidad/Ruido/MapaRuido/MapaRuido2016/Ficheros/MemoriaMER2016.pdf>

Información de Firmantes del Documento





3.- La tecnología actual permite fabricar vehículos cada vez más silenciosos, cuya incorporación al parque automovilístico supondrá una reducción de los niveles sonoros producidos por el tráfico. Existe una clara correlación entre la antigüedad de los vehículos y su mayor emisión acústica, derivada, tanto del hecho de que el estándar tecnológico de los vehículos más antiguos era menos exigente en materia de emisión acústica que el requerido en los vehículos modernos, como de un inadecuado mantenimiento de los vehículos, acreditada en estudios. Dicha correlación puede apreciarse en la siguiente imagen:⁸⁰

⁸⁰Velasco Sánchez, E. (2014). Estudio del nivel de ruido emitido por los vehículos del parque automovilístico valenciano y su relación con la calidad acústica de nuestras ciudades. *Conama 2014*. www.conama2014.org

Información de Firmantes del Documento



VIRGINIA TORRES LIROLA - SUBDIRECTORA GENERAL DE AGENTES DE MOVILIDAD
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO
URL de Verificación: https://intranet.munimadrid.es:8090/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCove.do

Fecha Firma: 19/08/2021 15:34:52
Fecha Firma: 19/08/2021 17:35:11
CSV : 17PEQ23016DDBN2G



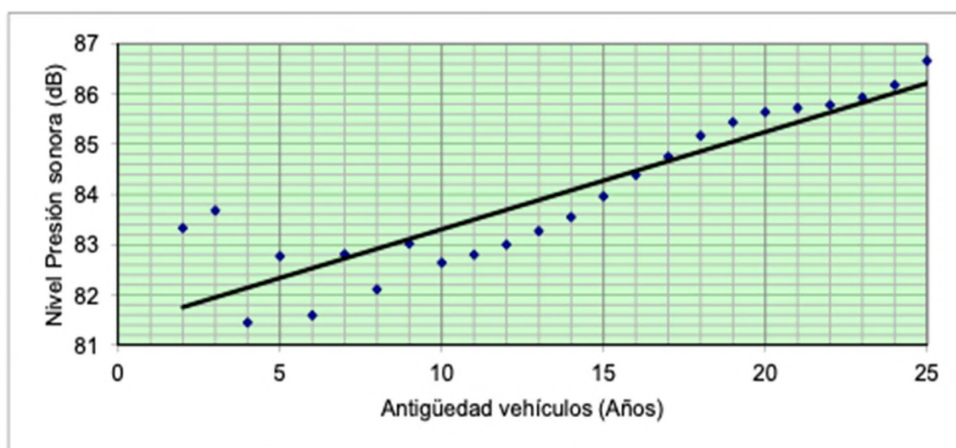


Tabla gráfica: Media de niveles sonoros y antigüedad para el total de vehículos inspeccionados
Fuente: Velasco Sánchez, 2014

4.- Análisis de los principales contenidos de proyecto desde la perspectiva de la contaminación acústica:

a) Estimación del impacto ambiental en materia de contaminación acústica que se derivaría de la regulación de “Madrid ZBE” recogida en el proyecto normativo:

En este sentido se estima que la creación de “Madrid ZBE”, en la medida en que los vehículos con clasificación ambiental “A” son los más antiguos (los vehículos diésel matriculados antes de 2006 y los vehículos impulsados por gasolina anteriores al año 2000), tendrá un impacto positivo tanto por la progresiva reducción de la circulación de los vehículos “A” más contaminantes acústicamente que otros vehículos “CERO Emisiones”, “ECO” o “C” de igual categoría constructiva, como por el incremento del transporte público colectivo y la transición hacia el transporte en vehículos privados más modernos y con menores emisiones acústicas.

Por otro lado, el comportamiento del ruido registrado en las estaciones próximas a la delimitación de “Madrid Central”, desde su entrada en funcionamiento, permite prever que las medidas derivadas de la regulación de “Madrid ZBE” supondrán una reducción efectiva del ruido debido al tráfico en el ámbito en cuestión.

b) Estimación del impacto ambiental en materia de contaminación acústica a resultas de la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”:

El análisis de la evolución de los niveles de ruido registrados en las estaciones municipales de Vigilancia de la Contaminación Acústica situadas en el entorno de las principales vías que rodean al Distrito Centro pone de manifiesto que desde la entrada en vigor de Madrid Central y mientras estuvo vigente se produjo una reducción generalizada de los niveles sonoros ambientales.

En la tabla adjunta se recogen los resultados de los niveles de ruido registrados durante el periodo anterior a la entrada en vigor de Madrid Central (dic. 2017 – nov. 2018) y durante el periodo posterior (hasta la declaración del Estado de Alarma por la crisis sanitaria de COVID) en las estaciones de Paseo de Recoletos y Glorieta de Carlos V. A pesar



17PEQ23016DDBN2G

de que los valores no han sufrido variaciones superiores a $\pm 1,0$ dB, sí se aprecia una tendencia generalizada a la reducción de los mismos.

	Paseo de Recoletos			Glorieta de Carlos V		
	L _d	L _e	L _n	L _d	L _e	L _n
Anterior a "Madrid Central" (Periodo analizado: dic-2017 a nov-2018)	68,4	68,5	65,9	70,4	70,8	66,6
Posterior a "Madrid Central" (Periodo analizado: dic-2018 a feb-2020)	67,4	67,8	64,8	69,9	70,6	66,9
Variación	-1,0	-0,7	-1,1	-0,6	-0,2	0,3

Se estima que la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro" supondrá una reducción de la contaminación acústica en la línea que supuso durante su vigencia la ZBE "Madrid Central".

- c) Estimación del impacto ambiental en materia de contaminación acústica que se derivaría de la regulación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica" recogida en el proyecto normativo:

El tráfico rodado constituye la principal fuente de ruido en el entorno de la Plaza Elíptica y es causa de que parte de la población esté sometida a niveles sonoros superiores a los objetivos reglamentarios de calidad acústica.

La aprobación de la zona de bajas emisiones de especial protección Plaza Elíptica supondrá la disminución de la intensidad de tráfico, la reducción de la velocidad de circulación de los vehículos y la promoción de la movilidad peatonal, así como de una movilidad más sostenible. Según las previsiones del Ayuntamiento de Madrid estas medidas supondrán una reducción del tráfico en un 18% por kilómetro y, consecuentemente, supondrán una disminución de los niveles de ruido y una mejora de la situación acústica en la zona.

- d) Estimación del impacto ambiental en materia de contaminación acústica que se derivaría de la ampliación del AER del SER y la creación de la tarifa dinámica del SER:

Se estima que la ampliación del AER del SER y la tarifa dinámica del SER tendrán un impacto positivo en materia de contaminación acústica como consecuencia de su efecto disuasorio sobre el uso del vehículo privado en favor del transporte público colectivo, más eficiente medioambientalmente respecto al número de personas transportadas.

5.- Valoración del impacto del proyecto normativo en materia de contaminación acústica:

En materia de contaminación acústica se espera un impacto muy positivo, de manera generalizada en toda la ciudad de Madrid, como consecuencia de la reducción en las emisiones sonoras debidas a la menor intensidad de circulación de vehículos, así como de la progresiva



supresión de la circulación de los vehículos más contaminantes tanto desde el punto de vista de emisión de gases (clasificación ambiental "A"), como acústico.

6.7.4 Impacto sobre la movilidad

1.- Valoración del impacto de movilidad de la creación por el proyecto normativo de la Madrid ZBE":

1.1. Estimación del impacto sobre el parque de turismos de los residentes de la ciudad de Madrid.

Los datos facilitados por la DGT del Ministerio del Interior han permitido determinar que el número de turismos censados a diciembre de 2019 en el municipio de Madrid con la categoría ambiental "A" según potencial contaminante es de 315.477 vehículos. A efectos de analizar el impacto sobre la movilidad de la creación por el proyecto normativo de "Madrid ZBE" se considera que concurren diferentes factores que propiciarán una reducción paulatina de esta cifra hasta su práctica reducción total en el año 2025, junto con la regulación de dicha ZBE:

a) Evolución tendencial.

En función del estudio del "Estudio del parque circulante de la ciudad de Madrid" (Ayuntamiento de Madrid, 2017) se comprueba que la antigüedad media de los vehículos turismo es de 9,8 años, lo que se traduce en una tasa de renovación media de aproximadamente el 10% anual. No obstante, esta reducción general será más acusada precisamente entre los turismos más antiguos, que son precisamente los que tienen categoría ambiental "A" según su potencial contaminante. De esta forma, se estima en un 15% la tasa de renovación natural de este tipo de vehículos "A", que son aquellos a los que se destina la regulación de "Madrid ZBE".

b) Subvenciones Madrid 360

En este escenario se prevé que las subvenciones municipales para la adquisición de nuevos vehículos acelerarán la renovación del parque. Se considera que, a partir de 2021 se subvencionará la sustitución de un mínimo de 1.800 vehículos altamente contaminantes, en su mayoría vehículos con clasificación ambiental "A", por vehículos con clasificación ambiental menos contaminante, vehículos más limpios en cuanto a sus emisiones y más eficientes energéticamente, lo que supone una reducción de 3.600 viajes diarios de vehículos altamente contaminantes.

En cada uno de los ejercicios 2022 a 2025 se incrementará la concesión de subvenciones para la sustitución de hasta 8.000 de subvención vehículos altamente contaminantes, en su mayoría A, por vehículos más limpios, lo que supone una reducción de 16.000 viajes diarios de vehículos altamente contaminantes.

2. Vehículos subvencionados	2021	2022	2023	2024	2025
Cero Emisiones	300	1.000	1.000	1.000	1.000
Vehículos Eco	500	2.000	2.000	2.000	2.000
Vehículos C	1.000	5.000	5.000	5.000	5.000
TOTAL	1.800	8.000	8.000	8.000	8.000
Viajes/día	3.600	16.000	16.000	16.000	16.000

Tabla: Estimación de vehículos subvencionados por parte del Ayuntamiento



No se considera las subvenciones de otras administraciones por carecer de información detallada sobre la previsión de subvenciones estatales y autonómicas y porque éstas se han venido dando de forma casi continuada en los últimos años, por lo que su efecto se considera incluido en la evolución tendencial analizada en el apartado a). Sin perjuicio de ello es preciso destacar que el Gobierno de España ha anunciado, en el marco de la gestión y reparto de los fondos comunitarios del programa europeo “Next Generation”, que en los próximos ejercicios desarrollará proyectos de inversión por valor de mil millones de euros para favorecer el tránsito hacia una movilidad más verde, de los que buena parte de ellos se destinarán a favorecer la renovación de parque móvil español por vehículos menos contaminantes. Dicho anuncio se ha realizado sin concretar su contenido con el nivel de detalle que se precisaría para incluirlo en el presente análisis. En cualquier caso, de materializarse lo anunciado por el Gobierno de España, se traducirá en un incremento sustancial de las subvenciones para la adquisición de vehículos medioambientalmente menos contaminantes, lo que una aceleración relevante del proceso natural de evolución tendencial de la sustitución de los vehículos con clasificación ambiental “A”, los más contaminantes, por otros más limpios y eficientes energéticamente.

c) Zona de Bajas Emisiones Madrid 360

Aunque la implantación de la zona de Bajas Emisiones en la ciudad de Madrid no afecta a los residentes del municipio hasta el 1 de enero de 2025, se considera que la existencia de este horizonte transitorio acelerará la renovación del parque móvil empadronado en la ciudad de Madrid, que por otro lado se trata de un proceso natural de renovación derivado de la propia antigüedad y menor eficiencia energética de los vehículos más antiguos. Por ello, a partir del año 2022, se plantea una reducción del 30% adicional anual del parque de vehículos con categoría ambiental “A”.

Así, se estima que en 2024, un año antes de la limitación de circulación a los vehículos empadronados en el Registro de Vehículos de la DGT en la ciudad de Madrid con categoría ambiental “A”, tan sólo quedarían censados en la ciudad de Madrid 22.803 turismos de esta categoría, lo que supondría un 1,5% del total del parque móvil estimado.

Por otro lado, a efectos de analizar el impacto sobre la movilidad de la creación de “Madrid ZBE” debe tomarse en consideración que muchos de estos vehículos estarían en desuso. Según datos de la DGT un 6% de los vehículos censados en España no tiene superada la ITV, mientras que según el Fichero Informativo de Vehículos Asegurados (FIVA) un 8% no dispone de seguro, por lo que los vehículos afectados por tales circunstancias no pueden circular. Por todo ello, el nivel de afectación en 2025 sería prácticamente inexistente.

A continuación se muestra la evolución del parque de turismos con clasificación ambiental “A” empadronados en la ciudad de Madrid en el período 2021-2025, en la que se muestra la estimación de impacto de la regulación relativa a la creación de “Madrid ZBE”:

Parque de turismos A matriculados	2019	2020	2021	2022	2023	2024
a) Disminución por efecto tendencial		47.322	40.223	33.920	17.456	8.401
b) Disminución por subvenciones M360			1.800	8.000	8.000	8.000
c) Disminución por ZBE M360				67.840	34.912	16.801
Total	315.477	268.155	226.132	116.373	56.005	22.803
% sobre el total	20,9%	17,7%	15,0%	7,7%	3,7%	1,5%

Tabla: Evolución prevista del parque de turismos con categoría ambiental A censados en la ciudad de Madrid.

1.2 Cuantificación del impacto sobre el número de desplazamientos de turismos con categoría ambiental “A” según su potencial contaminante:



17PEQ230I6DDBN2G

a) Datos de base. Encuesta Domiciliaria del Consorcio de Transportes de Madrid.

Para determinar el número de desplazamientos en coche que se realizan en la ciudad de Madrid se ha utilizado la “Encuesta domiciliaria de movilidad del Consorcio de Transportes de Madrid del año 2018” (EDM18) en la que se ofrece información, para un día laborable, del número de desplazamientos entre las distintas zonas de transporte de la Comunidad (más de 1.200) distinguiendo por modo de transporte y lugar de residencia.⁸¹

El tratamiento de la encuesta ha permitido determinar el número de desplazamientos en coche para cada uno de estos segmentos:

- Los realizados por los residentes de la ciudad de Madrid con origen o destino en la ciudad.
- Los realizados por los residentes del resto de la Comunidad de Madrid con origen o destino en el interior de la M-30.
- Los realizados por los residentes del resto de la Comunidad de Madrid con origen o destino fuera de la M-30, dentro del término municipal de Madrid.

b) Estimación de la evolución del número de desplazamientos de turismos sin etiqueta ambiental

Para determinar la reducción de desplazamientos de vehículos con categoría ambiental “A” se han considerado las limitaciones previstas en “Madrid ZBE” en los términos establecidos por el artículo 21 y el régimen de adaptación regulado en el apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS, en los términos propuestos por el proyecto normativo:

- **2020:** La reducción de desplazamientos de coches con clasificación ambiental “A” que anteriormente estacionaban en el SER: El apartado 3 de la disposición transitoria primera en relación con el artículo 6 de la vigente OMS de 5 de octubre de 2018,⁸² que regula la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental “A” en el AER del SER se mantiene el proyecto normativo que traslada su contenido al artículo 49.5 en relación con el nuevo contenido de la disposición transitoria cuarta. A partir de los datos de las autorizaciones de la categoría de no residentes del artículo 50.2 de la OMS, (popularmente conocidos como “tikets” del SER), se ha podido determinar el número de vehículos que estacionan en un día laborable en la zona regulada, que asciende a una media de aproximadamente 190.000 autorizaciones diarias. Por otro lado, a partir de la “Encuesta domiciliaria de movilidad del CRTM de 2018” se conoce el número de desplazamientos de no residentes con destino al interior de la M-30. A partir de esta información se ha podido determinar que un 48% de los coches con destino a la Almendra Central acaban estacionando en la zona regulada. Se ha aplicado este porcentaje sobre los desplazamientos en vehículos con clasificación ambiental “A” con destino a la Almendra Central.
- **2022:** Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación

⁸¹<https://www.crtm.es/conocenos/planificacion-estudios-y-proyectos/encuesta-domiciliaria/edm2018.aspx>

⁸²Los primeros resultados indican una reducción cercana al 25% de este tipo de vehículos respecto a los datos registrados el año anterior. Esta prohibición de estacionamiento de los vehículos “A” se aplicará a aquellos barrios, fuera de la M-30, a los que se amplíe el AER y se implante el SER.



17PEQ230I6DDBN2G

de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

- **2023:** Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por el interior de la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.
- **2024:** Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de “Madrid ZBE” desde el 1 de enero de 2024.
- **2025:** Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por lo que se refiere a los desplazamientos de los residentes del municipio, se han considerado los porcentajes de reducción del parque de vehículos con categoría ambiental “A” definidos en el apartado 1.2.

Además, se ha realizado una estimación de las personas que conduzcan los vehículos afectados por la medida que optarían por usar el transporte público en vez de adquirir, arrendar o arrendar financieramente un nuevo vehículo. En este sentido, se ha considerado que un 62% de dichos conductores utilizaría el transporte público según publicaciones recientes sobre el impacto de iniciativas similares.⁸³

c) Impacto sobre el parque circulante (desplazamientos) de turismos con categoría ambiental (A)

Se prevé que para 2025 el porcentaje de viajes en automóviles turismo con clasificación ambiental “A” que circularían por la ciudad de Madrid supondrían el 4,9% del total en el escenario tendencial, es decir, sin medidas proactivas para acelerar el cambio.

La política de incentivos municipal, mediante subvenciones, reduciría este porcentaje hasta el 3,1%, es decir, poco más de 95.000 desplazamientos diarios. Pero, sin duda, el establecimiento de la Zona de Bajas Emisiones en la ciudad de Madrid, “Madrid ZBE”, sería la medida que causaría un mayor impacto, al reducir a cero el número de automóviles turismo con categoría ambiental “A” circulando por la ciudad de Madrid.

Además, se prevé que hasta 92.000 desplazamientos acabarían realizándose en transporte público al haber un importante segmento de población que optaría por dicho cambio modal.

En definitiva, conforme vaya progresando la aplicación del régimen transitorio del apartado segundo de la disposición transitoria en relación con el artículo 21 de la OMS, en la redacción que les daría el proyecto normativo, se irá disminuyendo progresivamente el número de los cerca de **114.000 desplazamientos de ciudadanos de fuera de Madrid** que utilizaron turismos con categoría ambiental “A” en 2019, hasta desaparecer por completo en 2025.

A continuación se muestra una tabla con la evolución estimada del número de desplazamientos realizados en automóvil de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, en cuyo “escenario 3” se analiza el impacto de la creación de “Madrid ZBE”:

⁸³ Encuesta Omnibus de GESOP.AMB (2018).



Escenario 1. Viajes/día en coche con etiqueta A: Tendencial							
	2019	2020 (*)	2021	2022	2023	2024	2025
Residentes	278.771	236.956	201.412	171.200	145.520	123.692	105.138
No residentes (interior M-30)	40.744	34.632	29.437	25.022	21.268	18.078	15.366
No residentes (resto Madrid)	73.422	62.409	53.047	45.090	38.327	32.578	27.691
Total	392.937	333.996	283.897	241.312	205.116	174.348	148.196
% Viajes	12,9%	11,0%	9,3%	7,9%	6,8%	5,7%	4,9%

Escenario 2. Viajes/día en coche con etiqueta A: Madrid 360 Subvenciones							
	2019	2020 (*)	2021	2022	2023	2024	2025
Residentes	278.771	236.956	197.812	152.140	113.319	80.321	52.273
No residentes (interior M-30)	40.744	34.632	29.437	25.022	21.268	18.078	15.366
No residentes (resto Madrid)	73.422	62.409	53.047	45.090	38.327	32.578	27.691
Total	392.937	333.996	280.297	222.252	172.915	130.977	95.331
% Viajes	12,9%	11,0%	9,2%	7,3%	5,7%	4,3%	3,1%

Escenario 3. Viajes/día en coche con etiqueta A: Madrid 360 (Subvenciones + Zona Bajas Emisiones)							
	2019	2020 (*)	2021	2022	2023	2024	2025
Residentes	278.771	236.956	199.822	102.833	49.489	20.150	0
No residentes (interior M-30)	40.744	14.919	12.681	0	0	0	0
No residentes (resto Madrid)	73.422	62.409	53.047	45.090	12.648	0	0
Total	392.937	314.283	265.550	147.923	62.137	20.150	0
% Viajes	12,9%	10,3%	8,7%	4,9%	2,0%	0,7%	0,0%
Disminución viajes respecto Escenario tendencial		19.714	18.347	93.389	142.979	154.199	148.196
Disminución viajes respecto Escenario 2		19.714	14.747	74.329	110.778	110.828	95.331
Viajes se realizan en otros modos		12.183	11.339	57.715	88.361	95.295	91.585

(*) Sin considerar los efectos de la pandemia

Tabla. Evolución estimada del número de desplazamientos realizados en automóvil de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2.- Valoración del impacto de movilidad de la creación por el proyecto normativo de la ZBEDEP "Distrito Centro":

Para analizar el impacto estimado de la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro" en la movilidad de la ciudad de Madrid es preciso partir del análisis de los datos obtenidos durante el tiempo en que estuvo en vigor la ZBE "Madrid Central", por ser un antecedente muy similar en su regulación, idéntico en su ámbito territorial y prácticamente continuo en el tiempo.

"Madrid Central" se creó como Zona de Bajas Emisiones mediante el artículo 23 de la OMS de 5 de octubre de 2018. Fue necesaria la aprobación del Acuerdo de la Junta de Gobierno por la que se determinó su régimen de gestión y funcionamiento en noviembre de 2018, pero su implantación completa, real y efectiva no se produjo hasta comienzos de 2019 cuando entró en servicio su sistema de control automatizado.

La valoración del impacto sobre la movilidad de la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro" se basa en el análisis de los datos reales obtenidos durante la vigencia de la ZBE "Madrid Central" desde su puesta en servicio en diciembre de 2018.

Dicho análisis se centra en tres variables: el impacto cualitativo sobre la tecnología de los vehículos; el impacto sobre el flujo de circulación; y el impacto cuantitativo sobre el número de vehículos que durante su vigencia accedieron a "Madrid Central".

2.1 Impacto cualitativo sobre la tipología de vehículos que acceden a "Madrid Central":



A lo largo de 2019 entraron o salieron diariamente al ámbito territorial de la ZBE “Madrid Central” una media de 259.107 vehículos.

a) Distribución del parque motorizado circulante en la ZBE Madrid Central según la clasificación medioambiental en función de su potencial contaminante de los vehículos y su comparación con la media de la ciudad:

Si se analiza el parque móvil circulante **en la ZBE “Madrid Central” se observa** que se trata de **un parque móvil más limpio que en el resto de la ciudad**, ya que sólo un 5% de los vehículos tienen clasificación ambiental “A” (en el gráfico aparecen denominados como “sin distintivo ambiental”), mientras que un 24% son “ECO” y un 3% son de “CERO Emisiones”, lo que supone valores de clasificación ambiental menos contaminante muy superiores a las características del parque móvil circulante de la media de la ciudad.

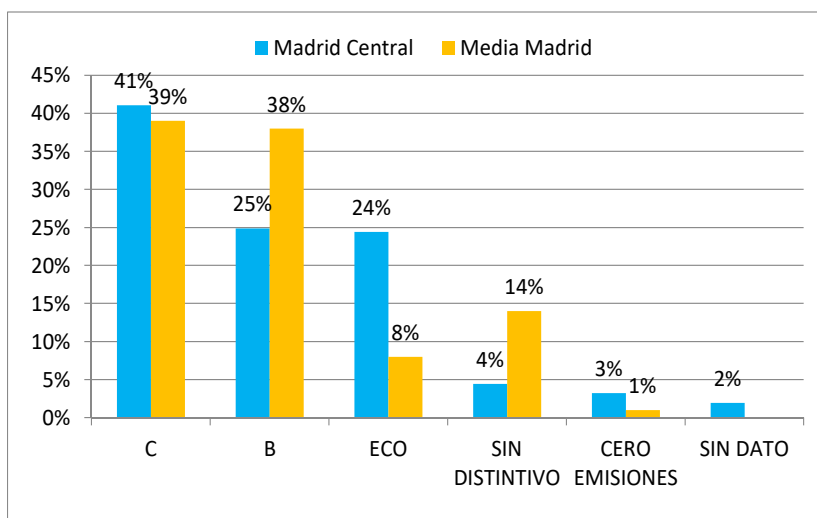


Tabla: Análisis comparado del parque móvil de “Madrid Central” respecto del parque medio circulante de la ciudad, según la clasificación ambiental de los vehículos.

b) Distribución del del parque motorizado circulante en la ZBE Madrid Central según su clasificación por la construcción de los vehículos y su comparación con la media de la ciudad:

En lo referente al análisis del parque circulante según la clasificación atendiendo al criterio de construcción, **solo un tercio de los vehículos que circulan por la ZBE “Madrid Central” son turismos**, mientras que los turismos representan el 80% de los vehículos que, de media, circulan por la ciudad de Madrid.

Por otro lado, debe destacarse que un **elevado porcentaje de** los vehículos que acceden y circulan por “Madrid Central” son **Taxis y VTC**, concretamente el 37% del total.

A continuación se ofrece una tabla comparativa en columnas de la distribución del parque circulante atendiendo al criterio de construcción en la ZBE “Madrid Central” en 2019, comparado con el parque circulante medio de la ciudad según el “Estudio del Parque Circulante de la ciudad de Madrid de 2017”:



17PEQ23016DDBN2G

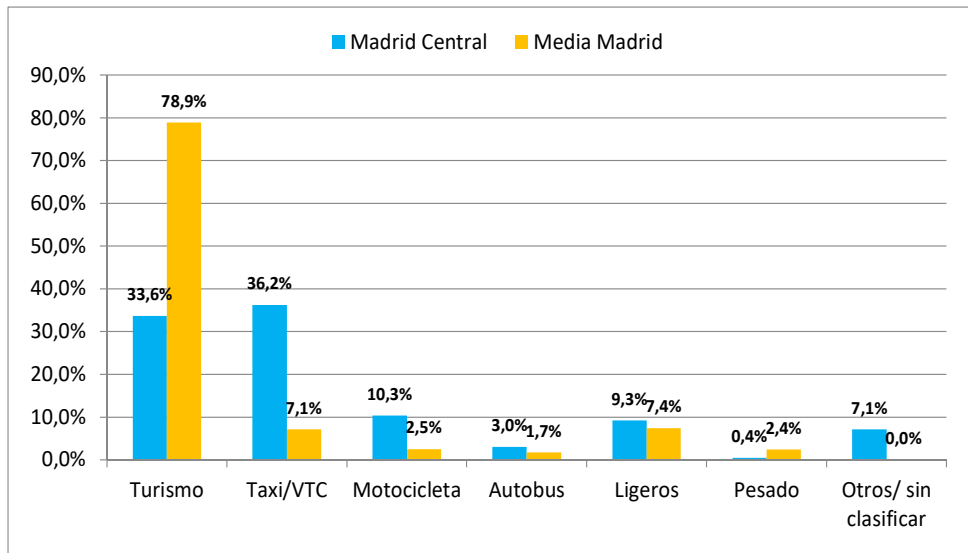


Tabla gráfica: distribución del parque circulante atendiendo al criterio de construcción en “Madrid Central” en 2019, comparado con el parque circulante medio de la ciudad según el “Estudio del Parque Circulante de la ciudad de Madrid de 2017.

2.2 Impacto sobre el flujo de circulación de vehículos:

Por lo que se refiere a la evolución anual de demanda, en la ZBE “Madrid Central” mientras estuvo vigente, se registraron valores muy similares a la del resto de la ciudad. Únicamente en julio y agosto de 2019 se registraron valores por encima de la media, mientras que en los meses invernales (diciembre, enero y febrero) los valores fueron más bajos en “Madrid Central” que en el resto de la ciudad, como se muestra en el siguiente gráfico sobre la “Evolución mensual del tráfico en “Madrid Central” y comparación con la media de la ciudad”:

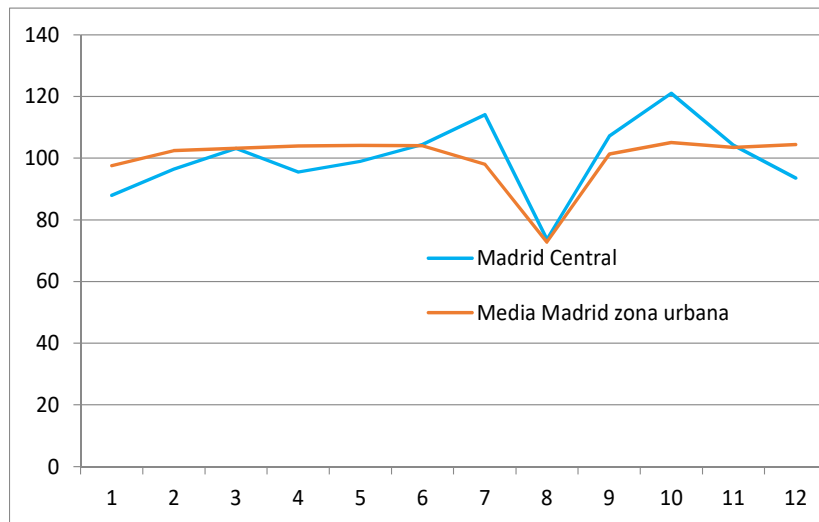
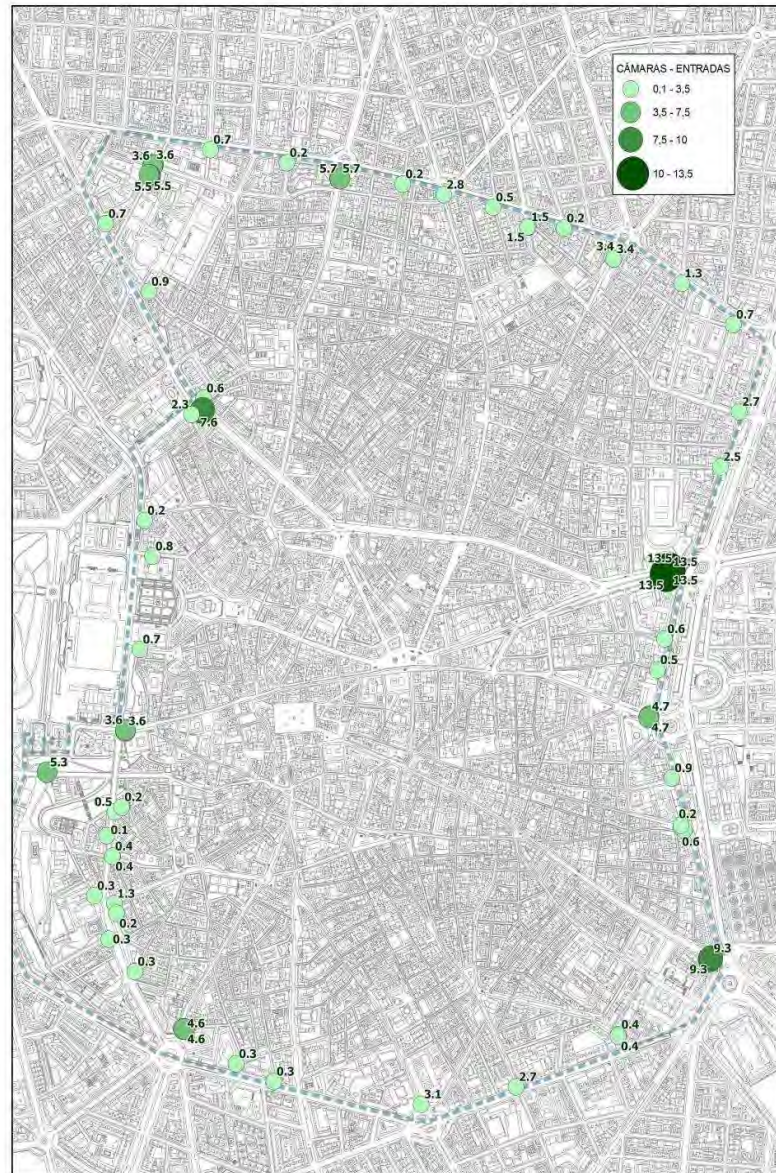


Tabla gráfica: Evolución mensual del tráfico en “Madrid Central” y comparación con la media de la ciudad.



A continuación se muestra, en los planos siguientes, la distribución del flujo de vehículos de entrada y salida a la ZBE “Madrid Central”, mientras estuvo vigente, por las puertas viarias de entrada y salida.

En el mapa de distribución de flujo de vehículos de entrada, expresado en porcentajes sobre el total, se observa que aproximadamente el 30% del flujo de vehículos que accedieron a la ZBE “Madrid Central” durante su vigencia se concentraba en las calles Gran Vía, Alcalá y Atocha:

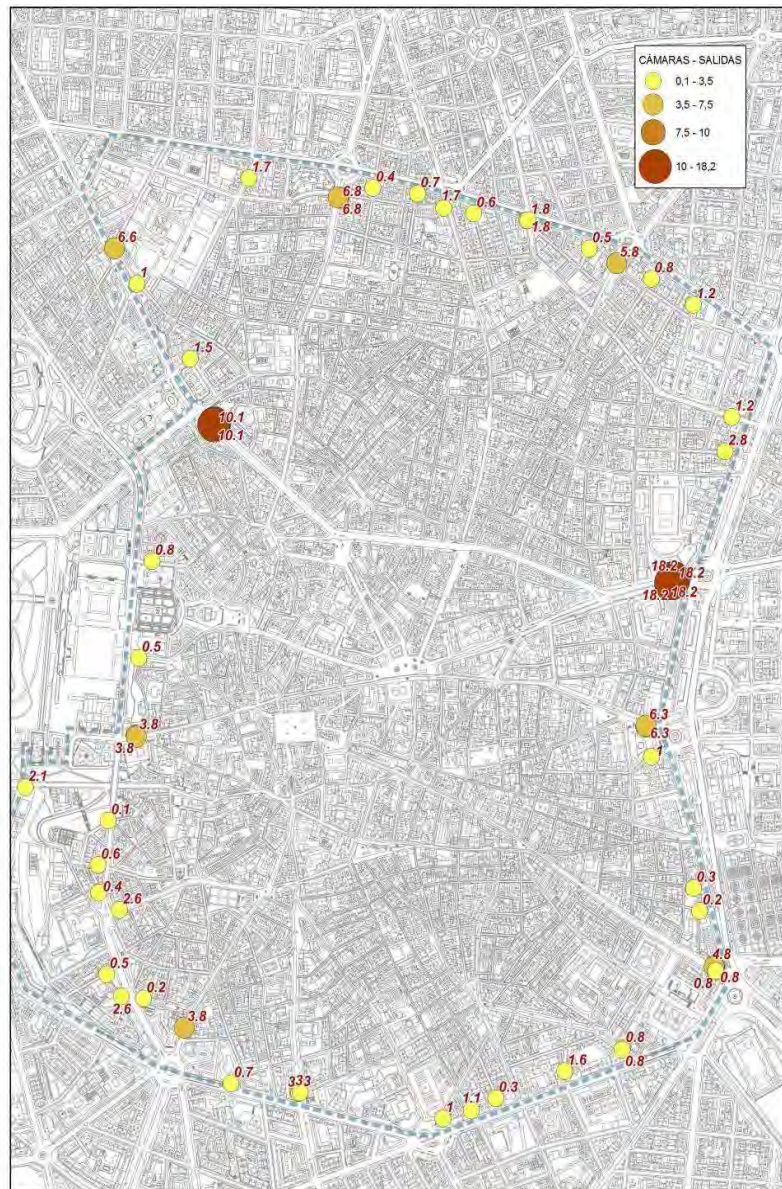


Mapa: Vehículos que entran a Madrid Central por cada una de las puertas (% sobre el total).

A continuación se muestra el mapa de distribución de flujo de vehículos de salida de la ZBE “Madrid Central”, mientras estuvo vigente, expresado en porcentajes sobre el total:

Información de Firmantes del Documento





Mapa: Vehículos que salen de Madrid Central por cada una de las puertas (% sobre el total).

2.3 Impacto cuantitativo sobre el número de vehículos que acceden a “Madrid Central”:

A partir de las estaciones de aforo que dispone el Ayuntamiento de Madrid se acredita que mientras estuvo vigente la ZBE “Madrid Central” se produjo **una reducción del tráfico**, en el periodo comprendido entre 2017 y 2020, **de un 13% en el interior de “Madrid Central” y de un 2,5% en el perímetro de dicha zona.**

Año	Interior “Madrid Central”	Perímetro “Madrid Central”	Total
2017	135.268	269.991	405.258
2018	119.665	267.552	387.216
2019	117.349	263.160	380.510
% Var.17/19	-13,2%	-2,5%	-6,1%



Tabla: Variación de km/día de las estaciones permanentes de aforo

La creación de la ZBE “Madrid Central” supuso, mientras mantuvo su vigencia, la realización de **aproximadamente 30.000 kilómetros recorridos menos de forma diaria y una reducción más de 11 millones de kilómetros anuales**, lo que evidencia el **significativo impacto positivo** que la creación de la ZBE “Madrid Central” supuso para la ciudad de Madrid **en materia de movilidad y que se estima va a suponer la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”**.

Año	Vehículos-km	
	día	año
2017	243.287	83.934.015
2019	211.173	72.854.725
Diferencia	-32.114	-11.079.290

Tabla: Variación de vehículos-km tras la implantación de Madrid Central

3.- Valoración del impacto de movilidad de la creación por el proyecto normativo de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”:

La Dirección General de Planificación e Infraestructuras de la Movilidad, en su documento “Memoria ZBEDEP Plaza Elíptica, de febrero de 2021”, analiza el impacto sobre la movilidad urbana de la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica” un modelo de simulación micro (AIMSUN) correspondiente a la hora punta de mañana entre las 8:00 y las 9:00 con la matriz de desplazamientos del modelo macro de la ciudad de Madrid, sobre la cual se buscaron aquellos pares de viajes O/D que se verán afectados por el área de restricción, a los cuales se les aplicó un porcentaje de reducción de un 13,5% del número de vehículos en circulación. Este porcentaje corresponde a la participación de los vehículos A sobre el total, según los datos de los últimos estudios de la Subdirección de Planificación de la Movilidad y Transportes.

Los resultados de la simulación muestran una mejora de todos los parámetros:

- se reduce tanto el número de vehículos por kilómetro;
- se reduce la intensidad total (flujo de circulación);
- lo que se traduce en una red con menor densidad circulatoria, con menores demoras y con una mayor velocidad del sistema.



La creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica” supone:

- a) Lograr una reducción aproximada de 37.000 vehículos-km diarios, lo que supondría lograr una reducción del 18,6% del tráfico total de dicha ZBEDEP.
- b) Incrementar la velocidad media diaria un 41,9% hasta alcanzar los 38,9 km/hora.
- c) Lograr una reducción de 1.500 vehículos en hora punta.

	Vh-Km hora	Vh-Km Día	Velocidad (km/h)	Variación*	
				Vh-Km	Velocidad
<i>Actual</i>	13 923.00	198 900.00	27.41		
<i>Escenario 3</i>	11 338.00	161 971.43	38.9	-18.6%	41.9%

7. Evaluación

La evaluación de la norma se realizará en el plazo de 4 años desde su entrada en vigor, lo que no impedirá que se realicen evaluaciones anteriores o posteriores a esa fecha si fuera de interés para la evaluación de los objetivos e impactos derivadas de la misma.

Se identifican a continuación los objetivos e impactos que deben servir para evaluar el grado de consecución de la norma, así como los indicadores e hitos que servirán de base para la realización de la evaluación.

7.1. De los objetivos de la propuesta

7.1.1 Identificación de indicadores para evaluar los objetivos

Los objetivos a evaluar, así como los indicadores e hitos correspondientes a cada uno de ellos, son los que se nombran a continuación:

- Mejorar la calidad del aire, mediante la reducción de la presencia de gases y partículas contaminantes derivados de la combustión ocasionada por el tráfico rodado motorizado, para proteger la salud pública.
 - o Activaciones anuales del protocolo de actuación para episodios de alta contaminación por NOx.
 - o Proporción del tráfico de vehículos más contaminantes en la ciudad.
 - o Sanciones derivadas del incumplimiento de lo dispuesto en la disposición transitoria primera apartado 2.
 - o Activaciones del SER dinámico.
- Mejorar la seguridad vial.
 - o Heridos graves consecuencia de atropellos.
- Incrementar la protección de las personas con movilidad reducida (PMR) mediante el control del uso de las autorizaciones de Tarjetas de Estacionamiento para Personas de Movilidad Reducida (TEPMR).
 - o Retirada de TEPMR como consecuencia de uso fraudulento incumpliendo las condiciones de la autorización.



- Impulsar la transformación urbana para lograr una ciudad más sostenible desde el punto de vista medioambiental y energético, actuando en aquellas zonas en las que sea necesario con el fin de facilitar el desarrollo social, económico y territorialmente equilibrado.
 - o Número de plazas de ampliación del SER por crecimiento del ámbito territorial.
 - o Variación de tráfico en las nuevas zonas SER.
 - o Implantación del SER de alta rotación.
 - o Implantación de las ZBEEP especificadas en la norma.

7.1.2 Indicadores e hitos de evaluación de objetivos

Descripción	Mide el número de activaciones anuales del protocolo de actuación y el escenario máximo alcanzado.
Objetivo/Impacto asociado al indicador	Mejorar la calidad del aire, mediante la reducción de la presencia de gases y partículas contaminantes derivados de la combustión ocasionada por el tráfico rodado motorizado, para proteger la salud pública.
Unidad de medida	Número de activaciones equivalentes/año
Fórmula de cálculo	Indicador activaciones anuales= $N1+1,5*N2+3*N3+5*N4+10*NA$ Nº activaciones con escenario máximo 1: N1 Nº activaciones con escenario máximo 2: N2 Nº activaciones con escenario máximo 3: N3 Nº activaciones con escenario máximo 4: N4 Nº activaciones con nivel alerta: NA
Periodicidad	Anual
Meta	Evolución negativa
Fuente de información	Decretos de activación de protocolos de actuación para episodios de alta contaminación por NOx
Responsable	Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental

FICHA DE EVALUACIÓN POR FASES/HITOS				
Objetivo/impacto asociado	Mejorar la calidad del aire, mediante la reducción de la presencia de gases y partículas contaminantes derivados de la combustión ocasionada por el tráfico rodado motorizado, para proteger la salud pública. Activaciones anuales del protocolo de actuación para episodios de alta contaminación por NOx.			
Fase/Hito	Fecha inicio	Fecha fin	Órgano responsable	Peso
Evaluación anual 1	01/01/2021	31/12/2021	Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental	25%
Evaluación anual 2	01/01/2022	31/12/2022	Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental	25%



Evaluación anual 3	01/01/2023	31/12/2023	Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental	25%
Evaluación anual 4	01/01/2024	31/12/2024	Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental	25%

FICHA DE INDICADOR	
Denominación	Proporción del tráfico de vehículos más contaminantes en la ciudad.
Descripción	Medida del porcentaje de vehículos sin etiqueta ambiental que circulan por la ciudad.
Objetivo/Impacto asociado al indicador	Mejorar la calidad del aire, mediante la reducción de la presencia de gases y partículas contaminantes derivados de la combustión ocasionada por el tráfico rodado motorizado, para proteger la salud pública.
Unidad de medida	Porcentaje de vehículos sin etiqueta de la DGT en relación con el parque circulante de la ciudad.
Fórmula de cálculo	Porcentaje de vehículos sin etiqueta DGT respecto al parque circulante
Periodicidad	Anual
Meta	Evolución negativa
Fuente de información	Estudios anuales de parque circulante después de finalizar cada hito
Responsable	Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental



Información de Firmantes del Documento



FICHA DE EVALUACIÓN POR FASES/HITOS				
Objetivo/impacto asociado	Mejorar la calidad del aire, mediante la reducción de la presencia de gases y partículas contaminantes derivados de la combustión ocasionada por el tráfico rodado motorizado, para proteger la salud pública. Proporción del tráfico de vehículos más contaminantes en la ciudad			
Fase/Hito	Fecha inicio	Fecha fin	Órgano responsable	Peso
Hito disposición transitoria primera 2.b.1	01/01/2022	31/12/2022	Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental	25%
Hito disposición transitoria primera 2.b.2	01/01/2023	31/12/2023	Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental	25%
Hito disposición transitoria primera 2.b.3	01/01/2024	31/12/2024	Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental	25%
Hito disposición transitoria primera 2.a	01/01/2025	31/12/2025	Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental	25%

FICHA DE INDICADOR	
Denominación	Sanciones derivadas del incumplimiento de lo dispuesto en la disposición transitoria primera apartado 2.
Descripción	Número de sanciones impuestas a conductores por el incumplimiento de lo dispuesto en la disposición transitoria primera, apartado 2 de la norma.
Objetivo/Impacto asociado al indicador	Mejorar la calidad del aire, mediante la reducción de la presencia de gases y partículas contaminantes derivados de la combustión ocasionada por el tráfico rodado motorizado, para proteger la salud pública.
Unidad de medida	Número de sanciones.
Fórmula de cálculo	Suma de las sanciones impuestas
Periodicidad	Anual
Meta	Evolución negativa
Fuente de información	Registro de multas de circulación del Ayuntamiento de Madrid
Responsable	Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación



FICHA DE EVALUACIÓN POR FASES/HITOS				
Objetivo/impacto asociado	Mejora de la calidad del aire mediante la reducción de la presencia de gases y partículas contaminantes derivados de la combustión ocasionada por el tráfico rodado motorizado para proteger la salud pública. Sanciones derivadas del incumplimiento de lo dispuesto en la disposición transitoria primera apartado 2			
Fase/Hito	Fecha inicio	Fecha fin	Órgano responsable	Peso
Hito disposición transitoria primera 2.b.1	01/01/2022	31/12/2022	Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación	25%
Hito disposición transitoria primera 2.b.2	01/01/2023	31/12/2023	Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación	25%
Hito disposición transitoria primera 2.b.3	01/01/2024	31/12/2024	Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación	25%
Hito disposición transitoria primera 2.a	01/01/2025	31/12/2025	Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación	25%

FICHA DE INDICADOR	
Denominación	Activaciones del SER dinámico
Descripción	Número de activaciones del SER dinámico.
Objetivo/Impacto asociado al indicador	Mejorar la calidad del aire, mediante la reducción de la presencia de gases y partículas contaminantes derivados de la combustión ocasionada por el tráfico rodado motorizado, para proteger la salud pública.
Unidad de medida	Número de activaciones.
Fórmula de cálculo	Suma de las activaciones
Periodicidad	Anual
Meta	Evolución negativa
Fuente de información	Decretos de activación
Responsable	Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental

FICHA DE EVALUACIÓN POR FASES/HITOS				
Objetivo/impacto asociado	Mejora de la calidad del aire mediante la reducción de la presencia de gases y partículas contaminantes derivados de la combustión ocasionada por el tráfico rodado motorizado para proteger la salud pública. Activaciones del SER dinámico			
Fase/Hito	Fecha inicio	Fecha fin	Órgano responsable	Peso
Evaluación anual 1	01/01/2021	31/12/2021	Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental	25%



Evaluación anual 2	01/01/2022	31/12/2022	Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental	25%
Evaluación anual 3	01/01/2023	31/12/2023	Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental	25%
Evaluación anual 4	01/01/2024	31/12/2024	Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental	25%

FICHA DE INDICADOR	
Denominación	Heridos graves consecuencia de atropellos
Descripción	Número heridos graves consecuencia de la indisciplina vial de los conductores.
Objetivo/Impacto asociado al indicador	Mejora de la seguridad vial. Específicamente, mediante la mejora de la seguridad vial para los peatones como elemento activo que participa en la movilidad de ciudad.
Unidad de medida	Número de atropellos con resultado de herido grave registrados.
Fórmula de cálculo	Suma de atropellos con resultado de herido grave registrados
Periodicidad	Anual
Meta	Reducción del 20% con respecto al año anterior a la aprobación de la norma
Fuente de información	Registro de accidentes
Responsable	Dirección General de la Policía Municipal

FICHA DE INDICADOR	
Denominación	Retirada de TEPMR como consecuencia de uso fraudulento incumpliendo las condiciones de la autorización.
Descripción	Número de TEPMR retiradas como consecuencia de los incumplimientos de su autorización.
Objetivo/Impacto asociado al indicador	Incrementar la protección de las personas con movilidad reducida (PMR) mediante el control del uso de las autorizaciones de Tarjetas de Estacionamiento para Personas de Movilidad Reducida (TEPMR).
Unidad de medida	Número de TEPMR retiradas.
Fórmula de cálculo	Suma anual de las TEPMR retiradas
Periodicidad	Anual
Meta	Evolución negativa
Fuente de información	Registro de TEPMR del Ayuntamiento de Madrid
Responsable	Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación



FICHA DE EVALUACIÓN POR FASES/HITOS				
Objetivo/impacto asociado	Incrementar la protección de las personas con movilidad reducida mediante el control de uso de las autorizaciones de Tarjetas de Estacionamiento para Personas de Movilidad Reducida (TEPMR). Retirada de TEPMR como consecuencia de uso fraudulento incumpliendo las condiciones de la autorización			
Fase/Hito	Fecha inicio	Fecha fin	Órgano responsable	Peso
Evaluación anual 1	01/01/2021	31/12/2021	Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación	25%
Evaluación anual 2	01/01/2022	31/12/2022	Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación	25%
Evaluación anual 3	01/01/2023	31/12/2023	Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación	25%
Evaluación anual 4	01/01/2024	31/12/2024	Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación	25%

FICHA DE INDICADOR	
Denominación	Número de plazas de ampliación del SER por crecimiento del ámbito territorial
Descripción	Número de plazas en las que se implanta el SER en nuevos ámbitos territoriales
Objetivo/Impacto asociado al indicador	Impulsar la transformación urbana para lograr una ciudad más sostenible desde el punto de vista medioambiental y energético, actuando en aquellas zonas en las que sea necesario con el fin de facilitar el desarrollo social, económico y territorialmente equilibrado
Unidad de medida	Nº de plazas
Fórmula de cálculo	Total de zonas plazas en nuevos ámbitos territoriales
Periodicidad	Anual, sin perjuicio de que la evaluación se realizará cada 4 años desde la entrada en vigor de la norma
Meta	50 75% de las plazas de los ámbitos incorporados al AER del Anexo I, especificados en la DT 5ª que regula el plazo de implantación efectiva del SER en los mismos.
Fuente de información	Decretos de implantación
Responsable	Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental





FICHA DE INDICADOR	
Denominación	Variación del tráfico en las nuevas zonas SER
Descripción	% variación vehículos en las nuevas zonas SER.
Objetivo/Impacto asociado al indicador	Impulsar la transformación urbana para lograr una ciudad más sostenible desde el punto de vista medioambiental y energético, actuando en aquellas zonas en las que sea necesario con el fin de facilitar el desarrollo social, económico y territorialmente equilibrado
Unidad de medida	% variación de vehículos detectados
Fórmula de cálculo	Sumatorio de vehículos detectados por puntos de medida de la nueva zona SER y el perímetro. Comparación antes y después de la implantación. Para su evaluación, es necesario que la nueva zona de implantación cuente con espiras de medida de modo que se pueda realizar la comparación con la situación anterior a la implantación
Periodicidad	Anual, sin perjuicio de que la evaluación se realizará cada 4 años desde la entrada en vigor de la norma
Meta	10% de los vehículos que circulan en la actualidad en la zona de actuación
Fuente de información	Decretos de implantación y registros de tráfico detectados en los puntos de medida.
Responsable	Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación

FICHA DE INDICADOR	
Denominación	Implantación del SER de alta rotación
Descripción	Número de zonas en las que se implanta el SER de alta rotación.
Objetivo/Impacto asociado al indicador	Impulsar la transformación urbana para lograr una ciudad más sostenible desde el punto de vista medioambiental y energético, actuando en aquellas zonas en las que sea necesario con el fin de facilitar el desarrollo social, económico y territorialmente equilibrado
Unidad de medida	Número de zonas.
Fórmula de cálculo	Total de zonas
Periodicidad	Anual, sin perjuicio de que la evaluación se realizará cada 4 años desde la entrada en vigor de la norma
Meta	4 zonas
Fuente de información	de Decretos de implantación
Responsable	Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental



FICHA DE INDICADOR	
Denominación	Implantación de ZBEDEP
Descripción	Implantación total de las ZBEDEP especificadas en la norma.
Objetivo/Impacto asociado al indicador	Impulsar la transformación urbana para lograr una ciudad más sostenible desde el punto de vista medioambiental y energético, actuando en aquellas zonas en las que sea necesario con el fin de facilitar el desarrollo social, económico y territorialmente equilibrado
Unidad de medida	Número de zonas.
Fórmula de cálculo	Total de zonas
Periodicidad	Anual, sin perjuicio de que la evaluación se realizará cada 4 años desde la entrada en vigor de la norma
Meta	2 zonas
Fuente de información	Decretos de implantación
Responsable	Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental

7.2. De los impactos

7.2.1 Identificación de indicadores para evaluación de impactos

Los impactos objeto de evaluación y el nombre de los indicadores previstos son lo que aparecen a continuación:

- Evaluación del impacto en materia de recursos humanos establecido en esta MAIN.
 - Asignación de los medios humanos previstos.
- Evaluación del impacto presupuestario estimado en esta MAIN.
 - Gastos reales.
 - Ingresos reales.
- Evaluación del impacto sobre la calidad del aire
 - Evaluación de reducción real de emisiones de NO₂ del Bloque 7 de la estrategia Madrid 360.



7.2.2 Indicadores e hitos de evaluación de impactos

FICHA DE INDICADOR	
Denominación	Asignación de medios humanos previstos
Descripción	Comparativa entre los medios humanos previstos en esta MAIN y los realmente asignados a las labores indicadas.
Objetivo/Impacto asociado al indicador	Evaluación del impacto en materia de recursos humanos establecido en esta MAIN
Unidad de medida	Porcentaje de personas
Fórmula de cálculo	(Personal previsto/ Personal real)*100
Periodicidad	Anual, sin perjuicio de que la evaluación se realizará cada 4 años desde la entrada en vigor de la norma
Meta	100%
Fuente de información	RPT del Ayuntamiento de Madrid y Decretos de PET
Responsable	Secretaría General Técnica del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad

FICHA DE INDICADOR	
Denominación	Gastos reales
Descripción	Comparativa entre los gastos previstos y lo realmente invertido.
Objetivo/Impacto asociado al indicador	Evaluación del impacto presupuestario estimado en esta MAIN.
Unidad de medida	Euros
Fórmula de cálculo	Suma de gastos reales sobre trabajos ejecutados– suma de gastos previstos sobre trabajos ejecutados
Periodicidad	Anual, sin perjuicio de que la evaluación se realizará cada 4 años desde la entrada en vigor de la norma
Meta	Ahorro del 5%
Fuente de información	MAIN y documentos contables
Responsable	Secretaría General Técnica del Area de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad



FICHA DE INDICADOR	
Denominación	Ingresos reales
Descripción	Comparativa entre los ingresos previstos y lo realmente ingresado.
Objetivo/Impacto asociado al indicador	Evaluación del impacto presupuestario estimado en esta MAIN.
Unidad de medida	Euros
Fórmula de cálculo	Suma de ingresos reales– suma de ingresos previstos
Periodicidad	4 años desde la entrada en vigor de la norma
Meta	Ahorro del 5%
Fuente de información	MAIN y contabilidad de ingresos del Ayuntamiento de Madrid
Responsable	Secretaría General Técnica del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad

FICHA DE INDICADOR	
Denominación	Evaluación de reducción real de emisiones de NO2 del Bloque 7 de la estrategia Madrid 360
Descripción	Porcentaje de reducción real de emisiones de NO2 del bloque 7 de la estrategia Madrid 360 sobre lo indicado en esta MAIN.
Objetivo/Impacto asociado al indicador	Evaluación del impacto sobre la calidad del aire.
Unidad de medida	%
Fórmula de cálculo	(Reducción media de emisiones NO2 reales al año/Reducción media de Emisiones NO2 previstas al año)*100
Periodicidad	4 años desde la entrada en vigor de la norma
Meta	Incremento del 100%
Fuente de información	Toma de datos de emisiones Ayuntamiento de Madrid
Responsable	Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental



En Madrid, a 19 de agosto de 2021

LA DIRECTORA DE GESTIÓN Y VIGILANCIA DE LA CIRCULACIÓN

P.S. LA SUBDIRECTORA GENERAL DE AGENTES DE MOVILIDAD

(Decreto del Delegado del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, de 19 de julio de 2021, por el que se establece la suplencia de diversos órganos directivos del Área de Gobierno)

Fdo. Virginia Torres Lirola

EL DELEGADO DEL ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD

Fdo. Borja Carabante Muntada



Información de Firmantes del Documento



VIRGINIA TORRES LIROLA - SUBDIRECTORA GENERAL DE AGENTES DE MOVILIDAD
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO
URL de Verificación: https://intranet.munimadrid.es:8090/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCove.do

Fecha Firma: 19/08/2021 15:34:52
Fecha Firma: 19/08/2021 17:35:11
CSV : 17PEQ23016DDBN2G



ANEXO DE LA MAIN

INFORME SAM 01/21 DE MADRID SALUD, DE 19 DE FEBRERO DE 2021, SOBRE LOS EFECTOS EN SALUD DE LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL



Información de Firmantes del Documento



VIRGINIA TORRES LIROLA - SUBDIRECTORA GENERAL DE AGENTES DE MOVILIDAD
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO
URL de Verificación: https://intranet.munimadrid.es:8090/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCove.do

Fecha Firma: 19/08/2021 15:34:52
Fecha Firma: 19/08/2021 17:35:11
CSV : 17PEQ23016DDBN2G





Gerencia de Madrid Salud	Informe técnico
-------------------------------------	------------------------

Solicitado por	Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación
A efectos de	

	Número:	Inf. SAM 01/21
--	----------------	----------------

Informe:	Efectos en Salud de la Contaminación Atmosférica
-----------------	---

19/02/2021

Información de Firmantes del Documento



VIRGINIA TORRES LIROLA - SUBDIRECTORA GENERAL DE AGENTES DE MOVILIDAD
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO
URL de Verificación: https://intranet.munimadrid.es:8090/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCove.do

Fecha Firma: 19/08/2021 15:34:52
Fecha Firma: 19/08/2021 17:35:11
CSV : 17PEQ23016DDBN2G



Número	
Inf. SAM 01/2021	
Asunto:	
Efectos en la salud de la contaminación atmosférica	

1. Introducción

Que la contaminación atmosférica es un problema de salud pública, es una afirmación repetida en los foros científicos desde hace un gran número de años. Enfermedades respiratorias y cardiovasculares, trastornos del desarrollo o algunos tipos de cáncer se encuentran entre las principales patologías asociadas a la exposición de contaminantes medioambientales, incluidos los presentes en el aire. Asimismo, también puede ser atribuible a la acción de los contaminantes atmosféricos, cierto porcentaje de mortalidad prematura en especial en los sectores de población más vulnerable.

Los vínculos entre medio ambiente y salud son muy complejos. Por un lado, existen un gran número de contaminantes ambientales y, por otro lado, son también múltiples los efectos que pueden ejercer sobre la salud, dependiendo de la susceptibilidad individual a estos riesgos, que viene condicionada por factores genéticos, sociales, culturales y climáticos. Además, se trata de exposiciones generalizadas e involuntarias, que afectan a toda la población en menor o mayor grado. A todo esto, se le suma que los efectos en la salud generalmente se manifiestan pasado un tiempo, es decir, pueden presentar un efecto a largo plazo.

Las estrategias para eliminar o reducir los efectos de la exposición a los contaminantes ambientales sobre la salud humana comprenden actuaciones diversas, como:

1. Predicción y detección precoz de la relación entre los niveles de concentración de los contaminantes y sus posibles efectos en salud.
2. Reducción de los niveles de contaminación, actuando sobre los focos u orígenes del problema, que en grandes ciudades se relacionan en especial con la movilidad y transporte urbano.
3. Reducción o eliminación de la exposición de la población en especial de sectores más vulnerables.
4. Elaboración e implementación de planes de mejora de la calidad ambiental, así como de programas de información, sensibilización y educación ambiental.

Para poder implementar estas estrategias de actuación, desde la perspectiva municipal, es necesaria la coordinación y colaboración entre los diversos servicios involucrados para establecer medidas sinérgicas y complementarias, así como para reforzar alianzas de intervención.



2. Protección de la salud frente a los riesgos ambientales: marco legislativo

Desde un punto de vista normativo, la protección de la salud frente a los riesgos medioambientales ya se recoge en el artículo 45 de la **Constitución Española**, que estipula que “ *todos tenemos el derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, así como el deber de conservarlo, siendo los poderes públicos los que velarán por la utilización racional de todos los recursos naturales, con el fin de proteger y mejorar la calidad de la vida y defender y restaurar el medio ambiente, apoyándose en la indispensable solidaridad colectiva.*”

Pero es definitivamente la **Ley 33/2011, General de Salud Pública**, que configura la vigilancia en salud pública, indicando que tomará en cuenta, entre otros, los riesgos ambientales y sus efectos en la salud, incluida la presencia de los agentes contaminantes en el medio ambiente y en las personas. Así, en su artículo 27 sobre las actuaciones de protección de la salud, indica que las Administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias, protegerán la salud de la población mediante actividades y servicios que actúen sobre los riesgos en el medio.

En materia de protección de la salud, y en concreto sobre la sanidad ambiental establece, en su artículo 30, sus funciones:

- 1. la identificación, la evaluación, la gestión y la comunicación de los riesgos para la salud que puedan derivarse de los condicionantes ambientales;*
- 2. la vigilancia de los factores ambientales de carácter físico, químico o biológico y de las situaciones ambientales que afectan o pueden afectar a la salud;*
- 3. así como la identificación de las políticas de cualquier sector que reducen los riesgos ambientales para la salud.*

... Las Administraciones públicas implantarán programas de sanidad ambiental, coordinados por las Administraciones sanitarias, para elevar el nivel de protección de la salud ante los riesgos derivados de los condicionantes ambientales.

En relación con la contaminación atmosférica, el marco legal actual sobre calidad y evaluación del aire tiene su origen en la Ley 38/1972, de 22 de diciembre, de Protección del Ambiente Atmosférico y en la Directiva 96/62/CE (Directiva Marco de Calidad del Aire). La normativa se ha ido adaptando desde su aprobación para recoger la evolución de los enfoques europeos, con el objetivo de mejorar la prevención de los efectos nocivos de los contaminantes atmosféricos sobre la salud y el medio ambiente. La legislación española sobre calidad del aire en vigor viene representada por las siguientes normas: Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

El **Real Decreto 102/2011**, que transpone al ordenamiento jurídico español el contenido de la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativo a la mejora de la calidad del aire, regula la gestión y evaluación de la calidad del aire en España. Presenta como finalidad evitar, prevenir y reducir los efectos nocivos de los contaminantes atmosféricos sobre la salud humana y el medio ambiente. Dicho Real Decreto establece los objetivos de calidad del aire y el procedimiento de información a la población en episodios de superación de los umbrales establecidos, que debe comprender el contaminante relacionado con el episodio, sus niveles y previsiones, la población más susceptible a sus efectos, los síntomas relacionados y las medidas recomendadas para minimizar la



exposición. En este sentido, se indica los detalles difundidos al público que incluirán, entre otras, información sobre el tipo de población afectada, los posibles efectos para la salud y el comportamiento recomendado. Es decir: información sobre los grupos de población de riesgo, descripción de los síntomas probables, recomendaciones sobre las precauciones que debe tener la población afectada y, en su caso, fuentes de información suplementaria. También contempla prever acciones específicas destinadas a proteger los sectores más vulnerables de la población, incluidos los niños. Finalmente, también se establece el régimen sancionador para el incumplimiento de lo dispuesto en el Real Decreto.

Es por esto, que puede concluirse que el objetivo primordial perseguido por las medidas de mejora de la calidad del aire radica en proteger la salud de la población de los efectos nocivos de los contaminantes ambientales.

3. La contaminación atmosférica como uno de los principales retos de salud en Europa

3.1.- Conferencias Europeas de Medio Ambiente y Salud

La gestión de la salud ambiental en Europa ha ido gestándose a través de las diferentes Conferencias Europeas sobre Medio Ambiente y Salud:

I	Frankfurt (1989)	Carta Europea de Salud y Medio Ambiente Se crea el Centro Europeo de Salud y Medio Ambiente
II	Helsinki (1994)	Plan Europeo de Acción en Salud y Medio Ambiente (EHAPE)
III	Londres (1999)	Planes Nacionales de Acción en Medio Ambiente y Salud (NEHAPs)
IV	Budapest (2004)	Plan de Acción para Europa de Salud y Medio Ambiente para la Infancia (CEHAPE)
V	Parma (2010)	Declaración de Parma (11 de Marzo de 2010)
VI	Ostrava (2017)	Carteras Nacionales de Acción Objetivos y metas de salud relacionados con el medio ambiente de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible

En la 4ª Conferencia en Budapest (2004) se identificaron las áreas de intervención prioritarias, entre los que se encontraba **reducir las enfermedades respiratorias por contaminación del aire exterior e interior, especialmente la frecuencia de los ataques de asma.**

En la Declaración de Parma (2010) se marcan las Directrices de actuación en Salud y Medio Ambiente, que incluyen el **impacto del cambio climático en la salud y el medio ambiente y los riesgos para la salud en la infancia y otros colectivos vulnerables**, en especial en cuanto a las condiciones ambientales, así como las desigualdades socioeconómicas en medio ambiente y salud.

La Sexta Conferencia Ministerial sobre Medio Ambiente y Salud tuvo lugar en Ostrava, República Checa (2017). La Declaración de Ostrava resume las prioridades en materia de salud y medio ambiente en la Región Europea de la OMS, identificando siete áreas clave para la acción, entre las que se encuentran la **mejora de la calidad del aire interior y exterior**, el apoyo a las ciudades y



regiones europeas para ser más saludables e inclusivos, seguras y sostenibles, o la **reducción del impacto ambiental**.

En esta última Conferencia, los Estados Miembros se comprometieron a elaborar **carteras nacionales de acción** que aborden la necesidad de acelerar los progresos en materia de salud y medio ambiente y, en particular, abordar los objetivos y metas de salud relacionados con el medio ambiente de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.

3.2.- Los beneficios en salud de la mejora de la calidad del aire: los estudios multicéntricos europeos.

Los estudios multicéntricos realizados en varias ciudades europeas contribuyeron de manera importante a clarificar los impactos en la salud de los contaminantes ambientales.

El primero de ellos, el **proyecto EMECAM** (Estudio Multicéntrico Español sobre la relación entre la Contaminación Atmosférica y la Mortalidad) tuvo como objetivo evaluar el impacto a corto plazo de la contaminación atmosférica sobre la mortalidad diaria por todas las causas, excepto las externas, y causas respiratorias y del aparato circulatorio, en un conjunto de ciudades españolas, concluyendo la existencia de una asociación significativa entre la contaminación atmosférica por partículas y la mortalidad, principalmente cardiovascular y respiratoria en varias ciudades españolas, entre ellas Madrid, donde el riesgo relativo de morir por cada incremento en $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en partículas en suspensión (promedio de 24 horas del mismo día o 3 días anteriores), fue estimado en 1,009 para mortalidad por causas cardiovasculares y de 1,008 para causa respiratoria.

Sunyer Jordi. El estudio EMECAM sobre los efectos de la contaminación atmosférica. Rev. Esp. Salud Pública [Internet]. 1999;73(2):105-107.
<http://dx.doi.org/10.1590/S1135-57271999000200001>.

El **proyecto APHEIS** (Air Pollution and Health: a European Information System) presentó como principal objetivo, crear un sistema de vigilancia epidemiológica para proporcionar información continuada y útil sobre los efectos de la contaminación atmosférica en la salud pública. En su 3ª fase, el programa cuantificó, en 23 ciudades europeas, el impacto en salud de la exposición a largo plazo a $\text{PM}_{2.5}$ en términos de número de muertes prematuras atribuibles y de la ganancia en la esperanza de vida. Como conclusión, la reducción de los niveles de $\text{PM}_{2.5}$ a $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$, suponen un beneficio sobre la mortalidad prematura por todas las causas, y por causas específicas, del orden de dos veces superior, que una reducción hasta un nivel de concentración de $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Asimismo, también determinó que pequeñas reducciones en la media anual de este contaminante (en términos de $3,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$) puede traducirse en importantes beneficios para la salud de los ciudadanos.

Boldo Elena et al. Apehis: Health impact assessment of long-term exposure to $\text{PM}_{2.5}$ in 23 European cities European Journal of Epidemiology (2006) Springer 2006
<http://dx.doi.org/10.1007/s10654-006-9014-0>

APHEIS. Health impact assessment of air pollution and communication strategy. Third year report.



<https://www.santepubliquefrance.fr/determinants-de-sante/pollution-et-sante/air/documents/rapport-synthese/apheis.-health-impact-assessment-of-air-pollution-and-communication-strategy.-third-year-report>

El **proyecto APHEKOM** aporta nuevos conocimientos sobre el impacto en salud de la contaminación atmosférica y su coste; Así una disminución en $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ de la exposición a largo plazo de $\text{PM}_{2,5}$, podría incrementar en 22 meses la esperanza de vida de personas mayores de 30 años, lo que puede suponer una disminución de 19.000 muertes prematuras al año, de las que más de 15.000 serían por causa cardiovascular. En términos económicos este beneficio en salud en Europa supondría una ganancia de 31.500 millones de euros anuales.

<http://aphekom.org/web/aphekom.org/home.jsessionid=BD0BE88485C7ECD354EE6FD8B9C9C0BB>

En el marco del reciente **proyecto europeo ICARUS** se evaluó el impacto en la salud de medidas de control de la calidad del aire en nueve ciudades europeas, entre las que se encontraba Madrid. Este estudio cuantificó las posibles ganancias para la salud en términos de mortalidad prematura debido a los cambios en la calidad del aire que se lograrían con la implementación completa de las medidas del Plan A en la ciudad de Madrid. A nivel de toda la ciudad, el mayor impacto positivo en la salud fue atribuible a la reducción esperada de los niveles de concentración de NO_2 . La mejora en la calidad del aire a largo plazo podría posponer anualmente hasta 88 (0,4%) y 519 (2%) muertes prematuras por la reducción de $\text{PM}_{2,5}$ y NO_2 , respectivamente. El estudio concluye que la implementación efectiva de medidas de control de la calidad en aire en la ciudad de Madrid provocaría una disminución apreciable en las concentraciones de contaminantes del aire relacionados con el tráfico y, a su vez, conduciría a importantes beneficios relacionados con la salud.

Izquierdo R et al (2020). Health impact assessment by the implementation of Madrid City air-quality plan in 2020. *Environmental Research*. Volume 183, April 2020, 109021
<https://doi.org/10.1016/j.envres.2019.109021>

Un reciente estudio publicado por el ISGlobal muestra las ciudades europeas con mayor mortalidad prematura relacionada con la contaminación del aire. Los resultados globales indican que, si todas las ciudades analizadas fuesen capaces de cumplir con los niveles de $\text{PM}_{2,5}$ y NO_2 recomendados por la OMS, se podrían evitar 51.000 y 900 muertes prematuras cada año, respectivamente. Los resultados señalan a Madrid como la ciudad estudiada con un porcentaje mayor de mortalidad prematura atribuible a la exposición al NO_2 .

Khomenko S, et al (2021) Premature mortality due to air pollution in European cities; an Urban Burden of Disease Assessment. *The Lancet Planetary Health*, 2021.
[https://doi.org/10.1016/S2542-5196\(20\)30272-2](https://doi.org/10.1016/S2542-5196(20)30272-2)

La importancia de los estudios multicéntricos radica en el esfuerzo de acercar las Administraciones a la problemática ambiental, cuantificando en términos económicos, los beneficios en salud que supone la adopción de medidas de mejora de la calidad del aire, en especial en grandes ciudades.

4. Contaminación atmosférica y salud. Algunas evidencias.



17PEQ230I6DDBN2G

La OMS establece que, en 2016, se produjeron en el mundo un total de 4,2 millones de muertes prematuras atribuibles a la exposición a contaminantes ambientales. Se estima que ese mismo año un 91% de la población mundial residía de manera habitual en lugares que no cumplían las recomendaciones de calidad del aire de la OMS.

WHO | Ambient air pollution: A global assessment of exposure and burden of disease [Internet]. WHO. 2016. <http://www.who.int/phe/publications/air-pollution-global-assessment/en/>

La contaminación atmosférica y acústica en áreas urbanas supone un importante impacto para la salud. En Europa, durante 2011, según el informe publicado por la Agencia Europea de Medio Ambiente (2015), unas 430.000 muertes prematuras fueron atribuidas a la exposición a PM_{2,5} mientras que al ruido ambiental se le atribuye al menos 10.000 muertes prematuras anuales por patología cardíaca.

Europe's environment 2015: Future prosperity depends on bolder steps in policy, knowledge, investments and innovation European Environment Agency, 2015. <https://www.eea.europa.eu/media/newsreleases/future-prosperity-depends-on-bolder>

Según el último informe de la Agencia Europea de Medio Ambiente (2020), en 2018 la exposición prolongada a PM_{2,5} en Europa (incluidos 41 países) fue responsable de aproximadamente 417.000 muertes prematuras, de las cuales alrededor de 379.000 se produjeron en la UE-28.

Air quality in Europe — 2020 report. <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2020-report>

La contaminación atmosférica es responsable del 6% del total de mortalidad siendo su origen el tráfico rodado en la mitad de los casos.

Public-health impact of outdoor and traffic-related air pollution: a European assessment Künzli, N et al. The Lancet, Volume 356 , Issue 9232 , 795 – 801. [http://dx.doi.org/10.1016/S0140-6736\(00\)02653-2](http://dx.doi.org/10.1016/S0140-6736(00)02653-2)

La exposición a largo plazo de la población a la contaminación atmosférica aumenta el riesgo de enfermedades cardiovasculares y respiratorias. La pérdida de esperanza de vida debida a esta exposición ha sido estimada en 2,9 años para 2015, siendo esta estimación muy superior a la estimada en años anteriores.

Loss of life expectancy from air pollution compared to other risk factors: a worldwide perspective javascript:;Lelieveld J. et al (2020) Cardiovascular Research, Volume 116, Issue 11, 1 September 2020, Pages 1910–1917. <https://doi.org/10.1093/cvr/cvaa025>

5. Principales contaminantes atmosféricos; origen, valores límite, origen y principales efectos en salud.

Los principales contaminantes atmosféricos en grandes urbes son:

- Óxidos de nitrógeno (NO_x), en especial Dióxido de Nitrógeno NO₂
- Ozono (O₃)
- Partículas en suspensión PM₁₀, PM_{2,5}, PM_{0,1}
- Dióxido de azufre (SO₂)

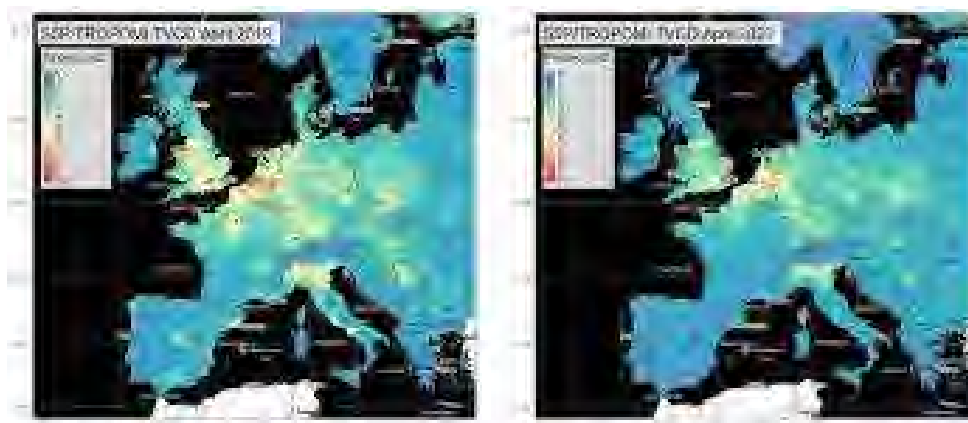


- Hidrocarburos aromáticos policíclicos (HAP)
- Metales pesados (Pb, Cd, Hg)

De estos contaminantes, el dióxido de nitrógeno (NO₂), el ozono (O₃) y las partículas en suspensión PM₁₀, PM_{2,5}, PM_{0,1} son los que suponen un mayor riesgo por su elevada presencia en la atmosfera y sus efectos en salud.

Los óxidos de nitrógenos son la mezcla de monóxido y dióxido de nitrógeno. El primero se genera en mayor proporción pero se oxida rápidamente en la atmosfera formando NO₂. El **dióxido de nitrógeno** (NO₂) es un contaminante primario cuyo origen principal en las grandes ciudades se relaciona con el tráfico rodado. Los niveles elevados de este contaminante producen fenómenos de eutrofización (exceso de crecimiento de plantas y algas en el agua) y acidificación (lluvia acida), además de contribuir a la formación de partículas y O₃. Los límites establecidos por la Unión Europea son de 40 µg/m³ de valor límite anual y 200 µg/m³ de valor límite horario que no podrá excederse en más de 18 ocasiones al año. También establece un nivel de alerta de 400 µg/m³.

Datos de la UE indican que en 2018, el 4% de los europeos y el 3,6% de los españoles que viven en ciudades estuvo expuesto a niveles de NO₂ superiores a los valores límite indicados. Debido a la pandemia por el SARS-CoV-2, la ciudad de Madrid sufrió medidas de cierre muy estrictas desde mediados de marzo de 2020 hasta mediados de mayo de 2020, momento en el que comenzó la desescalada del confinamiento. A partir del cierre, se observó una caída significativa de las concentraciones por disminución de emisiones con respecto a las semanas anteriores de 2020 (47% de reducción entre el 15 de marzo y el 30 de abril). Puede verse este efecto en los gráficos mostrados a continuación, publicados en el informe de la Agencia Europea de Medio Ambiente en 2020.



Average NO₂ pollution level (tropospheric vertical column) from Sentinel-5P/TROPOMI for the period 15 March to 15 April 2019 (left panel) and for the same period in 2020 (right panel)

Según este informe, entre las ciudades con mayor reducción de los niveles de NO₂ en el periodo de 15 de marzo a 30 de abril de 2020, encontramos, en España; Barcelona en un 59 % y Madrid en un 47%, siendo estas reducciones de NO₂ motivadas por el confinamiento, de las más altas entre las ciudades europeas.



Los límites de seguridad para la salud humana establecidos por la OMS son iguales a los indicados por la UE salvo en que no considera las excepciones (18 ocasiones/año). Según la OMS, en concentraciones de corta duración superiores a $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$, el NO_2 es un gas tóxico que causa una importante inflamación de las vías respiratorias, lo que provoca un aumento de la reactividad bronquial y con ello de la mucosidad, favoreciendo el aumento de las infecciones respiratorias (bronquitis, bronquiolitis, neumonía, gripe) y de disminución de la función pulmonar. Estos efectos son especialmente frecuentes en menores de 5 años.

Ambient nitrogen oxides exposure and early childhood respiratory illnesses. Rakesh Ghosha, et al. Environment International. Volume 39, Issue 1, February 2012, Pages 96–102. <http://dx.doi.org/10.1016/j.envint.2011.10.001>

El **ozono** es un contaminante secundario que se forma por reacción fotoquímica de los óxidos de nitrógeno y los compuestos orgánicos volátiles. Sus valores más elevados se dan en periodo estival, al atardecer y en zonas periurbanas. Se trata de un potente oxidante. Sus efectos en salud se relacionan con problemas respiratorios como asma, reducción de la función pulmonar y enfermedades pulmonares, patología cardiovascular y mortalidad. La Unión Europea ha fijado en $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$ el valor objetivo de protección de la salud humana, estableciendo valores de información a la población y de alerta en $180 \mu\text{g}/\text{m}^3$ y $240 \mu\text{g}/\text{m}^3$ respectivamente. Los niveles máximos establecidos por la OMS son de $100 \mu\text{g}/\text{m}^3$, niveles que han sido reducidos de $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en base a diversos estudios que relacionan un aumento de la mortalidad diaria y la mortalidad por cardiopatías en un 0,3% y 0,4%, respectivamente, por cada aumento de $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en la concentración de ozono.

Acute Effects of Ozone on Mortality from the "Air Pollution and Health: A European Approach" Project American Journal of Respiratory and Critical Care Medicine, Vol. 170, No. 10 (2004), pp. 1080-1087. <http://dx.doi.org/10.1164/rccm.200403-333OC>

Las **partículas en suspensión** son otros de los importantes contaminantes del aire. Sus efectos en el ser humano se relacionan con su tamaño y composición. Así se diferencian los PM_{10} , de diámetro superior a 10 micras (μm), que una vez inhaladas pueden afectar a garganta, faringe y mucosas de vías altas respiratorias, las finas $\text{PM}_{2,5}$, de tamaño entre 2,5 y $10 \mu\text{m}$ que pueden alcanzar los pulmones y las ultrafinas $\text{PM}_{0,1}$, con un diámetro igual o inferior a $0,1 \mu\text{m}$, que pueden pasar del alveolo pulmonar a la sangre, dando lugar a efectos sistémicos. Las **PM_{10}** se relacionan especialmente con obras y demoliciones, insuficiente limpieza viaria y fenómenos de intrusión de polvo y arena (en el caso de España por fenómenos de intrusión sahariana). Son fundamentalmente silicatos y sus efectos en salud se refieren a efectos localizados irritativos de garganta, ojos y otras mucosas. Los límites establecidos por la Unión Europea para PM_{10} son para el valor límite diario para la protección de la salud humana, $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ que no podrá superarse en más de 35 ocasiones por año y, de valor límite anual para la protección de la salud humana, $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Las recomendaciones de la OMS, en términos de salud humana fijan en $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ la media anual y $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ máximo de media en 24 h.



17PEQ230I6DDBN2G

Las partículas finas y ultrafinas **PM_{2,5}** y **PM_{0,1}**, se presentan en forma de aerosoles, y son biológicamente más activas que las anteriores. Su origen es variado, si bien en grandes ciudades fundamentalmente el aumento de sus concentraciones se relaciona con el incremento del tráfico rodado. Su efecto tóxico está estrechamente relacionado con su composición; pueden presentar una naturaleza tanto inorgánica (carbonatos, sulfatos, nitratos, metales) como orgánica (HAPs). Numerosos estudios han evidenciado la estrecha relación entre altas concentraciones de partículas en suspensión y aumento de la mortalidad y morbilidad diaria, tanto a corto como a largo plazo.

Particulate Matter Air Pollution and Cardiovascular Disease: An Update to the Scientific Statement from the American Heart Association. Robert D. Brook, et al, and on behalf of the American Heart Association Council on Epidemiology and Prevention, Council on the Kidney in Cardiovascular Disease, and Council on Nutrition, Physical Activity and Metabolism. *Circulation*. 2010;121:21 2331-2378, <http://dx.doi.org/10.1161/CIR.0b013e3181d8e1>

En relación con las partículas finas, el valor límite anual para la protección de la salud humana establecido a nivel europeo es de 20 µg/m³. Los efectos sobre la salud humana se producen a tan bajas concentraciones que la OMS no ha podido establecer un umbral de seguridad por debajo del cual no haya riesgo para la salud humana, si bien fija en 10 µg/m³ la media anual y 25 µg/m³ de media en 24 h.

Cabe mencionar también un contaminante que está generando especial preocupación en Europa por su importante incremento y su impacto en salud. El **benzo(a) pireno (BaP)** es un carcinógeno probado para el ser humano, integrante del Grupo 1A del IARC. Forma parte de los **Hidrocarburos Aromáticos Policíclicos (HAPs)** y se encuentra en la fracción de los PM_{2,5}. Las emisiones de BaP se han incrementado los últimos años en un 10% y se estima que, en 2018, un 15% de la población urbana de la UE estuvo expuesto a concentraciones superiores al valor objetivo de la UE (1,0 ng / m³), por lo que el aumento de las emisiones de BaP en Europa en los últimos años constituye un motivo de preocupación. Este contaminante se genera con la combustión de carbón y madera para calentar las viviendas y su presencia en la atmosfera de Europa central y oriental ha aumentado los últimos años. El aumento de BaP también se relaciona con la utilización de nuevos combustibles basados en biomasa y biogás.

Air quality in Europe — 2020 report.
<https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2020-report>

Residential heating with wood and coal: health impacts and policy options in Europe and North America. World Health Organization 2015
http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0009/271836/ResidentialHeatingWoodCoalHealthImpacts.pdf?ua=1

6. Efectos en salud de la contaminación atmosférica

La literatura científica ha puesto de manifiesto los efectos en salud derivados de la exposición a contaminantes atmosféricos. Entre los efectos más destacados:

- Disminución de la esperanza de vida tanto al nacer como la esperanza de vida a los 65 años



17PEQ23016DDBN2G

- Aumento de la mortalidad por todas las causas
- Aumento de la mortalidad por enfermedades del sistema respiratorio
- Aumentos de la mortalidad por enfermedades cardiovasculares
- Aumentos de los ingresos hospitalarios (urgencias) por enfermedades respiratorias y cardiovasculares
- Aumento del asma
- Aumento de infecciones respiratorias
- Bajo peso al nacer y parto prematuro

La OMS estima que un 80% de las defunciones prematuras relacionadas con la contaminación del aire exterior se deben a cardiopatía isquémica y accidente cerebrovascular, mientras que un 14% se deben a neumopatía obstructiva crónica o infección aguda de las vías respiratorias inferiores, y un 6% a cáncer de pulmón.

Calidad del aire y salud (2018) OMS.

<http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs313/es/>

WHO (2014a) Burden of disease attributable to outdoor air pollution.

www.who.int/phe/health_topics/outdoorair/databases/burden_disease/en/

La contaminación atmosférica constituye un grave riesgo para la salud pública. A modo de referencia, se incide en los principales efectos en salud de los contaminantes atmosféricos:

6.1. Contaminación atmosférica y mortalidad

El impacto en salud de la contaminación atmosférica puede ser cuantificado y expresado en términos de mortalidad prematura y morbilidad atribuible. La mortalidad prematura (muertes acontecidas antes de la esperanza de vida estimada) atribuible a la exposición a PM_{2,5}, O₃ y NO₂ en España y en Europa durante 2018 se muestran en la tabla siguiente:

Área	Población (x1000)	Media anual PM _{2,5}	Muertes prematuras atribuibles a PM _{2,5}	Media anual NO ₂	Muertes prematuras atribuibles a NO ₂	SOMO35 (O ₃) ¹	Muertes prematuras atribuibles a O ₃
España	44.452	10,20	23.000	19,40	6.800	5.841	1.800
EU-28	507.558	13,20	379.000	17,80	54.000	4.970	19.400

1. El SOMO35, índice de concentración media anual de O₃ definido por la OMS, se obtiene a partir de la suma anual de las concentraciones diarias máximas en un promedio de 8 horas, que se encuentran por encima de un umbral, fijado en 70 µg/m³ de ozono (35 ppb). <https://www.emep.int/mscw/definitions.pdf>

Los años de vida perdidos atribuibles a la contaminación atmosférica en España durante 2018 han sido cuantificados en 254.700, 20.600 y 75.400 para la exposición a niveles elevados de PM_{2,5}, O₃ y NO₂ respectivamente.

Air quality in Europe — 2020 report.

<https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2020-report>

Spain - Air pollution country fact sheet-2020

<https://www.eea.europa.eu/themes/air/country-fact-sheets/2020-country-fact-sheets/spain>

6.2. Contaminación atmosférica y cáncer



17PEQ230I6DDBN2G

La contaminación atmosférica en su conjunto, así como las partículas en suspensión de manera aislada, han sido clasificadas como carcinogénicas humanas (Grupo 1A IARC)

IARC: Outdoor air pollution a leading environmental cause of cancer deaths. PRESS RELEASE N° 221. Octubre 2013.

<https://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/air-quality/news/news/2013/10/outdoor-air-pollution-a-leading-environmental-cause-of-cancer-deaths>

En especial, la contaminación atmosférica por material particulado contribuye a aumentar la incidencia de cáncer de pulmón en Europa.

Air pollution and lung cancer incidence in 17 European cohorts: prospective analyses from the European Study of Cohorts for Air Pollution Effects (ESCAPE). Raaschou-Nielsen, Ole et al. The Lancet Oncology , Volume 14 , Issue 9 , 813 – 822

[http://dx.doi.org/10.1016/S1470-2045\(13\)70279-1](http://dx.doi.org/10.1016/S1470-2045(13)70279-1)

6.3. Contaminación atmosférica y patología respiratoria

En numerosos estudios científicos ha sido descrito que la exposición a contaminantes atmosféricos, en especial material particulado y dióxido de nitrógeno puede inducir a la aparición de asma y/o exacerbar los episodios de esta patología respiratoria:

La contaminación atmosférica es responsable de 25.000 casos de bronquitis en adultos y 290.000 episodios de bronquitis en niños y de más de 0.5 millones de ataques de asma

Public-health impact of outdoor and traffic-related air pollution: a European assessment Künzli, N et al.

(2000) The Lancet , Volume 356 , Issue 9232 , 795 – 801

[http://dx.doi.org/10.1016/S0140-6736\(00\)02653-2](http://dx.doi.org/10.1016/S0140-6736(00)02653-2)

Datos disponibles por el proyecto Aphekom, revelan que la probabilidad de que 1 de cada 7 niños que viven a una distancia inferior a 75 metros de una vía pública concurrida desarrollen asma en áreas de gran contaminación puede elevarse potencialmente a 1 de cada 4 y que vivir en la proximidad de carreteras con elevado tráfico puede ser el factor desencadenante del 15 al 30% de nuevos casos de asma en la infancia.

<http://aphekom.org/web/aphekom.org/publications>

El uso de medicación de rescate para el tratamiento del asma se incrementa ante la exposición a partículas finas y ultrafinas y dióxido de nitrógeno, lo que pone en evidencia una relación directa entre la contaminación atmosférica debida al tráfico y el aumento del asma en grandes ciudades europeas.

S. von Klot et al.- Increased asthma medication use in association with ambient fine and ultrafine particles. Eur Respir J 2002; 20: 691–702.

<http://dx.doi.org/10.1183/09031936.02.01402001>

Otro estudio afirma que la exposición a contaminantes atmosféricos a edad temprana puede contribuir al desarrollo de asma durante la infancia y la adolescencia. La reducción de la contaminación atmosférica, por tanto, puede prevenir el desarrollo de asma en niños.



Ulrike Gehring et al. Exposure to air pollution and development of asthma and rhinoconjunctivitis throughout childhood and adolescence: a population-based birth cohort study. *Lancet Respir Med* 2015;3: 933–42. Published Online. November 10, 2015.
[http://dx.doi.org/10.1016/S2213-2600\(15\)00426-9](http://dx.doi.org/10.1016/S2213-2600(15)00426-9)

6.4. Contaminación atmosférica y enfermedad cardiovascular

La exposición a la contaminación atmosférica (especialmente PM_{2,5}) procedente del tráfico incrementa el riesgo de infarto agudo de miocardio, en especial en épocas cálidas. Existe una fuerte evidencia científica que relaciona la exposición a elevadas concentraciones de partículas en suspensión en la población mayor con un aumento de ingresos hospitalarios y muerte.

Evidence on Vulnerability and Susceptibility to Health Risks Associated With Short-Term Exposure to Particulate Matter: A Systematic Review and Meta-Analysis. *Am. J. Epidemiol.* (2013) 178 (6): 865-876
<http://dx.doi.org/10.1093/aje/kwt090>

Associations of traffic related air pollutants with hospitalisation for first acute myocardial infarction: the HEAPSS study. T Lanki, et al. *Occup Environ Med* 2006;63:12 844-851 Published Online First: 15 August 2006
<http://dx.doi.org/10.1136/oem.2005.023911>

Global association of air pollution and heart failure: a systematic review and meta-analysis. Shah, Anoop SV et al. *The Lancet* 2013, Volume 382, Issue 9897, 1039 - 1048
[http://dx.doi.org/10.1016/S0140-6736\(13\)60898-3](http://dx.doi.org/10.1016/S0140-6736(13)60898-3)

Diversos estudios realizados por investigadores de la Escuela Nacional de Sanidad, Instituto de Salud Carlos III, concluyen que la concentración de PM_{2,5} es un importante factor de riesgo para la mortalidad diaria por causa circulatoria y causa respiratoria en Madrid, en especial en mayores de 75 años.

Short-term effect of fine particulate matter (PM_{2.5}) on daily mortality due to diseases of the circulatory system in Madrid (Spain). T. Matéa, R. Guaitab, M. Pichiulec, C. Linares, J. Díaz. *Science of The Total Environment* Volume 408, Issue 23, 1 November 2010, Pages 5750–5757
<http://dx.doi.org/10.1016/j.scitotenv.2010.07.083>

Particulate air pollution and short-term mortality due to specific causes among the elderly in Madrid (Spain): seasonal differences. Jiménez E, Linares C, Martínez D, Díaz J. *Int J Environ Health Res.* 2011 Oct;21(5):372-90.
<http://dx.doi.org/10.1080/09603123.2011.560251>

6.5. Los efectos de la contaminación atmosférica sobre el embarazo.

Numerosos estudios entre los que destacan los derivados de dos proyectos con participación de grupos investigadores españoles (ESCAPE-European Study of Cohorts for Air Pollution Effects e INMA: Infancia y Medio Ambiente) liderados por CREAL (Centro de Investigación en Epidemiología Ambiental) (CIBERESP) han evidenciado diferentes efectos de la exposición de mujeres embarazadas a contaminación atmosférica y efectos en parto y desarrollo pre y postnatal: partos prematuros, niños con bajo peso al nacer, retraso del desarrollo psicomotor y deficiencias en la función pulmonar en la infancia:

Así, algunos estudios realizados sobre cohortes españolas muestran un incremento del riesgo de parto prematuro frente a la exposición a PM_{2,5} y óxidos de nitrógeno

Air Pollution and Preterm Premature Rupture of Membranes: A Spatiotemporal Analysis. Payam Davdand et al. *Am J Epidemiol.* 2014;179(2):200–207.



<http://dx.doi.org/10.1093/aje/kwt240>

La exposición a la contaminación atmosférica debida al tráfico durante el embarazo se asocia a un bajo peso al nacer. El riesgo asociado a este efecto aparece concentraciones incluso inferiores a los valores límite establecidos para PM_{2,5}, PM₁₀ y NO₂. La reducción de la concentración de PM_{2,5} a 10 µg/m³ supondría una disminución del 22% de los casos de nacidos con bajo peso.

Ambient air pollution and low birthweight: a European cohort study (ESCAPE). Dr Marie Pedersen et al. The Lancet Respiratory Medicine. Volume 1, No. 9, p695–704, November 2013.
[http://dx.doi.org/10.1016/S2213-2600\(13\)70192-9](http://dx.doi.org/10.1016/S2213-2600(13)70192-9)

Por su originalidad, destaca un artículo publicado sobre un estudio natural realizado en bebés nacidos de mujeres embarazadas durante las últimas Olimpiadas de Pekín en 2008, en las que las autoridades chinas adoptaron unas medidas drásticas de control de la contaminación atmosférica, que nacieron con un peso superior a los nacidos un año antes o un año después.

Differences in Birth Weight Associated with the 2008 Beijing Olympic Air Pollution Reduction: Results from a Natural Experiment. David Q. Rich et al. Environ Health Perspect Abril 2015.
<http://dx.doi.org/10.1289/ehp.1408795>

La contaminación del aire durante el embarazo, particularmente a NO₂, se asocia a un retraso del desarrollo psicomotor en la infancia. Cuantitativamente, se atribuye una disminución de 0,68 puntos por cada incremento de 10 µg/m³ de NO₂.

Air Pollution During Pregnancy and Childhood Cognitive and Psychomotor Development: Six European Birth Cohorts. Guxens, Mònica et al. Epidemiology: September 2014 - Volume 25 - Issue 5 - p 636–647.
<http://dx.doi.org/10.1097/EDE.000000000000133>

La exposición prenatal a la contaminación urbana debida al tráfico puede provocar insuficiencias respiratorias en la edad preescolar.

Intrauterine and early postnatal exposure to outdoor air pollution and lung function at preschool age. Morales E. et al. Thorax. 2015 Jan;70(1):64-73. <http://dx.doi.org/10.1136/thoraxjnl-2014-205413>

7. El impacto económico de los efectos en salud de la contaminación atmosférica

Los efectos de la contaminación atmosférica en salud también suponen un impacto económico ya que disminuye la calidad de vida de los ciudadanos, incrementan los costes de la atención sanitaria y reducen la productividad laboral.

Los costes en salud totales relacionados con la contaminación atmosférica han sido estimados entre 330 mil a 940 mil millones de euros anuales, considerando 15 mil millones de euros por días de trabajo perdidos y 4 mil millones de euros de costes directos en cuidados de salud

La Comisión Europea estima que el coste total atribuible a la contaminación atmosférica alcanza cifras en torno a los 330 – 940 miles de millones de euros al año, costes en los que se incluyen no solo los gastos directos en cuidados en salud sino también las pérdidas de cosechas, los daños en edificaciones etc....



17PEQ230I6DDBN2G

EC (2013). Commission staff working document. Impact assessment. Brussels: European Commission (SWD(2013) 531 final. April 2015.
http://ec.europa.eu/governance/impact/ia_carried_out/docs/ia_2013/swd_2013_0531_en.pdf

WHO Regional Office for Europe, OECD (2015). Economic cost of the health impact of air pollution in Europe: Clean air, health and wealth. Copenhagen: WHO Regional Office for Europe.
http://www.euro.who.int/data/assets/pdf_file/0004/276772/Economic-cost-health-impact-air-pollution-en.pdf

Un análisis reciente de la OCDE muestra que un aumento de 1 µg/m³ en la concentración de partículas finas provoca una reducción de 0,8% en el PIB. Dicho de otra manera, reducir la concentración de PM_{2,5} en 1 µg/m³ aumenta el PIB en 0,8%. El estudio concluye que se podrían justificar regulaciones de calidad del aire más estrictas basándose únicamente en motivos económicos. Esto se debe a que los beneficios económicos de la reducción de la contaminación son mayores de lo que se pensaba anteriormente, al menos dos órdenes de magnitud, en comparación con los costes de reducción de la contaminación. Por otro lado, las políticas de control de la contaminación del aire pueden contribuir positivamente al crecimiento económico, reforzando el argumento a favor de la integración de consideraciones ecológicas en la formulación de políticas económicas generales.

OECD, 2019, The economic cost of air pollution: Evidence from Europe, Economics Department Working Paper No 1584, Organisation for Economic Co-operation and Development, Paris
[http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=ECO/WKP\(2019\)54&docLanguage=En](http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=ECO/WKP(2019)54&docLanguage=En)

8. Políticas de reducción de la contaminación atmosférica: recomendaciones OMS

La OMS en una Nota Informativa sobre Calidad del aire (exterior) y salud (Nota descriptiva N°313. Marzo de 2014 <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs313/es/>), incide en la necesidad por parte de la ciudades de la adopción de medidas que generen una disminución de la contaminación atmosférica en sectores tales como el transporte, planificación urbana, generación de electricidad e industria, gestión de residuos energéticos, construcción y agricultura:

- 1. Industria:** utilización de tecnologías limpias que reduzcan las emisiones de chimeneas industriales; gestión mejorada de desechos urbanos y agrícolas, incluida la recuperación del gas metano de los vertederos como una alternativa a la incineración (para utilizarlo como biogás);
- 2. Transporte:** adopción de métodos limpios de generación de electricidad; priorización del transporte urbano rápido, las sendas peatonales y de bicicletas en las ciudades, y el transporte interurbano de cargas y pasajeros por ferrocarril; utilización de vehículos pesados de motor diésel más limpios y vehículos y combustibles de bajas emisiones, especialmente combustibles con bajo contenido de azufre;
- 3. Planificación urbana:** mejoramiento de la eficiencia energética de los edificios y concentración de las ciudades para lograr una mayor eficiencia;
- 4. Generación de electricidad:** aumento del uso de combustibles de bajas emisiones y fuentes de energía renovable sin combustión (solar, eólica o hidroeléctrica); generación conjunta de calor y electricidad; y generación



distribuida de energía (por ejemplo, generación de electricidad mediante redes pequeñas y paneles solares).

5. Gestión de desechos municipales y agrícolas: estrategias de reducción, separación, reciclado y reutilización o reelaboración de desechos, así como métodos mejorados de gestión biológica de desechos tales como la digestión anaeróbica para producir biogás, mediante métodos viables y alternativas económicas en sustitución de la incineración de desechos sólidos. En casos en que la incineración sea inevitable, será crucial la utilización de tecnologías de combustión con rigurosos controles de emisión.

En resumen, las políticas y las inversiones de apoyo a la reducción del tráfico motorizado, medios de transporte menos contaminantes, viviendas energéticamente eficientes, y mejor gestión de residuos industriales y urbanos, permitirían reducir importantes fuentes de contaminación del aire en las ciudades.

9.- La salud de la población madrileña y la calidad del aire

La **Ley 33/2011, de 4 de octubre, General de Salud Pública**, indica que la sanidad ambiental tiene como funciones la identificación, la evaluación, la gestión y la comunicación de riesgos para la salud que puedan derivarse de los condicionantes ambientales. Dicha vigilancia es fundamental en grandes ciudades donde deben establecerse mecanismos de vigilancia concretos frente a los riesgos ambientales propios de su configuración urbana, como son, en especial, la contaminación atmosférica, acústica, las temperaturas extremas y campos electromagnéticos, entre otros.

En el municipio de Madrid, la vigilancia sanitaria de la calidad del aire se realiza en dos sentidos:

I. Monitorización y vigilancia sanitaria de la calidad del aire en la Ciudad de Madrid.

La calidad del aire de la ciudad de Madrid está controlada por el Sistema Integral de Calidad del Aire gestionado desde el Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad. Por otra parte, Madrid Salud, a través del Sistema de Vigilancia Sanitaria de Riesgos Ambientales, ha identificado predictores/indicadores cuya valoración temporal puede identificar tendencias de comportamiento cuya desviación pudiera sugerir un problema ambiental con incidencia en salud.

II. Sistema de Alertas en Salud Ambiental (Episodios de Contaminación Atmosférica y Episodios de Temperaturas Extremas)

El Real Decreto 102/2011, relativo a la mejora de la calidad del aire establece los umbrales de información y alerta para NO₂, SO₂ y O₃. Además, la Directiva 2008/50/CE, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, establece el procedimiento de información a la población en episodios de superación de los umbrales establecidos, información que comprende la indicación del contaminante relacionado con el episodio, sus niveles y previsiones, la población más susceptible a sus efectos, los síntomas



relacionados y las medidas recomendadas para minimizar la exposición. Desde la creación de la Comisión de Calidad del Aire en enero de 2010, Madrid Salud se encarga de la elaboración y difusión de la información sanitaria ante estos episodios, dando así cumplimiento a lo indicado en los ya referidos Real Decreto 102/2011 y Directiva 2008/50/CE.

9.1. Algunos indicadores de seguimiento de los posibles efectos en salud de la contaminación atmosférica

De la información disponible de los efectos en salud de la contaminación atmosférica a través de los sistemas de vigilancia (Sistema de Vigilancia Sanitaria de Riesgos Ambientales (VISRAM)) <https://madridsalud.es/vigilancia-sanitaria-de-riesgos-ambientales/> e información en salud ambiental (Sistema de Alertas en Salud Ambiental) disponibles en la Ciudad de Madrid, pueden hacerse las siguientes reflexiones:

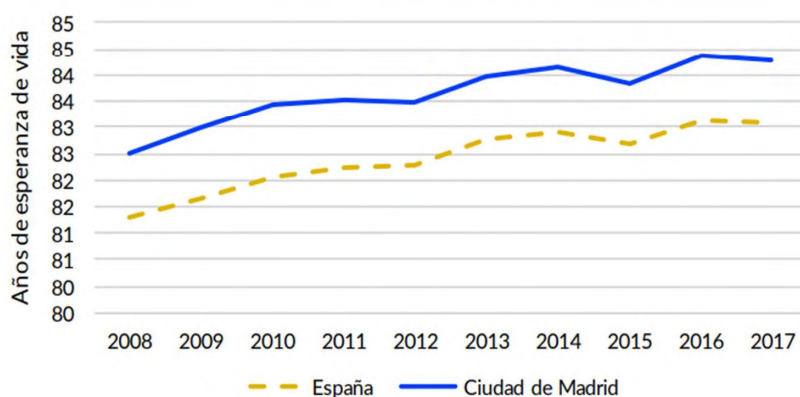
A la luz del conocimiento científico de los efectos y del impacto en salud de la contaminación atmosférica, ciertos problemas de salud de la población madrileña podrían deberse al deterioro de la calidad del aire de la ciudad. Estos problemas vienen definidos generalmente por excesos en la frecuencia de la mortalidad o de la morbilidad por algunas causas.

9.1.1. En primer lugar indicar que si bien existe evidencia científica de la relación entre exposición a elevados índices de contaminación ambiental y mortalidad prematura (aumento de la mortalidad general y disminución de la esperanza de vida), en términos generales, la esperanza de vida de los madrileños es buena, situándose por encima de la media nacional.

La **esperanza de vida al nacer** en la ciudad de Madrid en 2017 fue de 84,3 años (81,4 para los hombres y 86,6 para las mujeres). Estas cifras son superiores a las obtenidas a nivel nacional (83,1 años; 80,4 en hombres y 85,7 en mujeres) y a nivel europeo. Con respecto a años anteriores, la esperanza de vida al nacer ha mejorado en la ciudad de Madrid y en España, especialmente entre los hombres, que avanzan 2,4 años (2,2 años los de España) desde 2008. En Madrid, **la esperanza de vida a la edad de 65 años** es de 22,2 años (19,9 años en hombres y 23,9 en mujeres), también superior a la del conjunto de España, en especial en las mujeres.



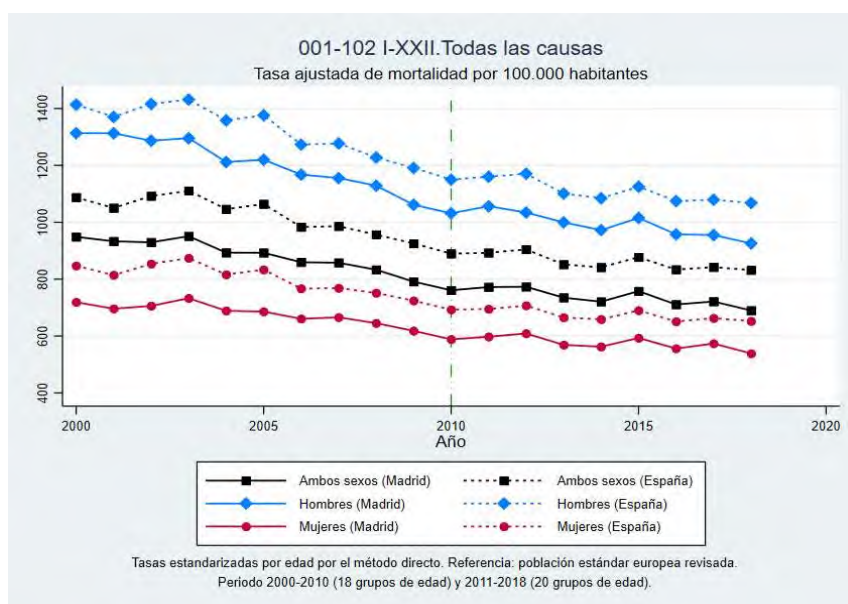
Año	España			Ciudad de Madrid		
	Ambos sexos	Hombres	Mujeres	Ambos sexos	Hombres	Mujeres
2008	81,30	78,22	84,33	82,50	79,00	85,45
2009	81,66	78,62	84,65	83,01	79,66	85,81
2010	82,07	79,05	85,03	83,42	80,00	86,28
2011	82,25	79,30	85,13	83,53	80,24	86,25
2012	82,27	79,37	85,10	83,49	80,34	86,08
2013	82,78	79,94	85,54	83,98	80,79	86,59
2014	82,92	80,12	85,64	84,14	81,00	86,72
2015	82,70	79,92	85,41	83,82	80,66	86,46
2016	83,11	80,31	85,84	84,39	81,30	86,93
2017	83,09	80,37	85,73	84,29	81,44	86,63



Esperanza de vida al nacer, ambos sexos. Ciudad de Madrid y España, 2008-2017
Fuente: Díaz Olalla J. M.; Benítez Robredo M. T., Rodríguez Pérez M., y Sanz Cuesta M. R. Estudio de Salud de la Ciudad de Madrid 2018. Madrid Salud, Ayuntamiento de Madrid; 2020.
<https://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/Servicios-sociales-y-salud/Salud/Publicaciones/Estudio-de-Salud-de-la-Ciudad-de-Madrid-2018/?vgnnextfmt=default&vgnnextoid=f3ce3439ae292710VgnVCM1000001d4a900aRCRD&vgnnextchannel=e6898fb9458fe410VgnVCM1000000b205a0aRCRD>

9.1.2. Esto se deriva de una **mortalidad general** (por todas las causas) (CIE 10 A00-Y89), que en el periodo analizado (2000-2018), presenta, para la población de la ciudad de Madrid, tasas más bajas de mortalidad por todas las causas que para la población del conjunto del Estado, con diferencias significativas en todos los casos. Entre el año 2000 y el 2018, la tasa ajustada de mortalidad (TAM) descendió para el conjunto de la población en un 23,49% en España y en un 27,29% en Madrid, con una reducción mayor para los hombres. En Madrid, para los mayores de 64 años, se observó una reducción del 5,99% en hombres y un aumento del 5,33% en las mujeres. El descenso en la TAM fue superior en Madrid en relación con España en todos los grupos de edad, excepto para los mayores de 64 años.





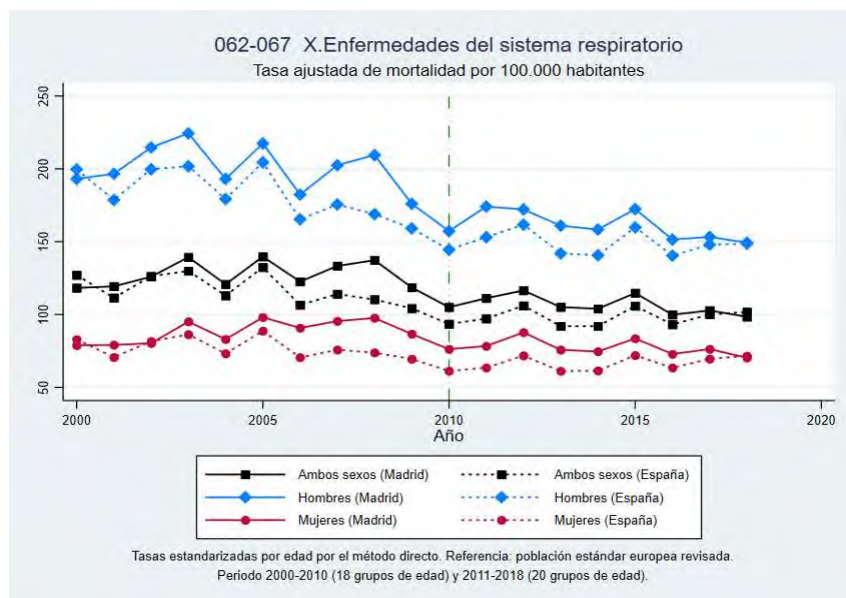
Tasas ajustadas de mortalidad por todas las causas, España y ciudad de Madrid. Evolución años 2000-2018
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Instituto Nacional de Estadística (INE) y del Registro de Mortalidad de la Comunidad de Madrid (Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid)

9.1.3. En lo relativo a la **mortalidad por causas específicas:**

- a. La **mortalidad por Enfermedades del Sistema Respiratorio** (CIE 10 J00-J99), en términos relativos, es mayor en la población madrileña que en la nacional, tanto en hombres como en mujeres. Ese ha sido el patrón observado en la mayor parte de los años de la serie 2000-2018. En 2008, la tasa ajustada de mortalidad de la población madrileña se situó por encima de la española un 24%. Este máximo parece marcar el inicio de un cambio en las tasas de ambos sexos, mostrando una reducción progresiva en los siguientes años, hasta que en 2018 prácticamente coincide la tasa madrileña con la española.

Año	Toda la población			Hombres			Mujeres		
	Madrid	España	RTE	Madrid	España	RTE	Madrid	España	RTE
2000	118,28	127,08	0,93	193,17	199,68	0,97	78,86	82,93	0,95
2001	119,35	111,48	1,07	196,63	178,71	1,10	79,13	70,68	1,12
2002	125,95	126,30	1,00	214,68	199,72	1,07	80,32	81,66	0,98
2003	139,37	129,92	1,07	224,41	201,81	1,11	95,13	86,36	1,10
2004	120,79	113,01	1,07	193,10	179,35	1,08	83,06	73,19	1,13
2005	139,77	132,43	1,06	217,45	204,47	1,06	98,09	88,74	1,11
2006	122,60	106,57	1,15	182,36	165,38	1,10	90,81	70,55	1,29
2007	133,35	114,05	1,17	202,49	175,57	1,15	95,50	75,80	1,26
2008	137,32	110,35	1,24	209,47	168,93	1,24	97,65	73,84	1,32
2009	118,58	104,24	1,14	176,05	159,16	1,11	86,65	69,53	1,25
2010	105,03	93,50	1,12	157,24	144,48	1,09	76,25	61,26	1,24
2011	111,24	97,18	1,14	174,11	153,13	1,14	78,35	63,54	1,23
2012	116,54	106,06	1,10	172,17	161,80	1,06	87,74	71,78	1,22
2013	105,10	92,01	1,14	160,97	141,93	1,13	75,79	61,20	1,24
2014	103,99	92,01	1,13	158,39	140,70	1,13	74,62	61,46	1,21
2015	114,78	105,88	1,08	172,38	159,87	1,08	83,58	72,00	1,16
2016	99,89	93,20	1,07	151,53	140,46	1,08	72,90	63,51	1,15
2017	102,81	100,07	1,03	153,23	147,99	1,04	76,28	69,60	1,10
2018	98,47	101,80	0,97	149,37	148,66	1,00	70,37	71,64	0,98



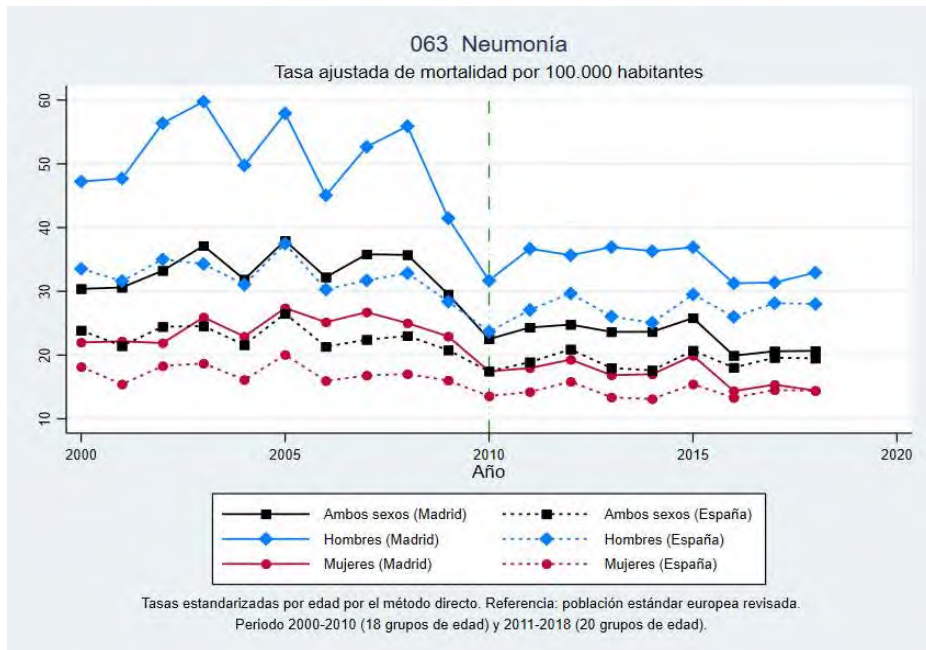


Tasas ajustadas de mortalidad por enfermedades del sistema respiratorio, Razón de tasas de mortalidad estandarizadas (RTE). España y ciudad de Madrid. Evolución años 2000-2018
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Instituto Nacional de Estadística (INE) y del Registro de Mortalidad de la Comunidad de Madrid (Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid)

i. Dentro de este capítulo destaca la **mortalidad por Neumonía (CIE 10 J12-J18)**, cuyas tasas ajustadas de mortalidad son claramente superiores en la población madrileña en comparación con la española, especialmente para los varones. Las diferencias con la población nacional, no obstante, parece que tienden a reducirse en los últimos años. De este modo, en 2018, las mujeres en Madrid prácticamente se han igualado con las de España, mientras que los hombres de Madrid siguen mostrando un riesgo de morir por esta causa mayor (18%) que los de España.

Año	Toda la población			Hombres			Mujeres		
	TAM Madrid	TAM España	RTE	TAM Madrid	TAM España	RTE	TAM Madrid	TAM España	RTE
2000	30,39	23,86	1,27	47,23	33,53	1,41	21,98	18,15	1,21
2001	30,60	21,43	1,43	47,70	31,62	1,51	22,16	15,42	1,44
2002	33,24	24,45	1,36	56,37	35,02	1,61	21,89	18,28	1,20
2003	37,14	24,55	1,51	59,76	34,30	1,74	25,93	18,69	1,39
2004	31,86	21,59	1,48	49,76	31,07	1,60	22,90	16,11	1,42
2005	37,96	26,49	1,43	57,91	37,47	1,55	27,37	20,05	1,37
2006	32,21	21,32	1,51	45,06	30,30	1,49	25,16	15,95	1,58
2007	35,81	22,42	1,60	52,66	31,72	1,66	26,72	16,81	1,59
2008	35,71	23,01	1,55	55,90	32,85	1,70	25,01	17,04	1,47
2009	29,52	20,78	1,42	41,46	28,40	1,46	22,93	16,01	1,43
2010	22,50	17,45	1,29	31,69	23,67	1,34	17,45	13,56	1,29
2011	24,32	18,89	1,29	36,68	27,08	1,35	17,96	14,23	1,26
2012	24,78	20,90	1,19	35,67	29,68	1,20	19,28	15,83	1,22
2013	23,64	17,97	1,32	36,93	26,05	1,42	16,85	13,36	1,26
2014	23,65	17,61	1,34	36,32	25,07	1,45	16,99	13,11	1,30
2015	25,81	20,71	1,25	36,92	29,53	1,25	19,91	15,43	1,29
2016	19,91	18,03	1,10	31,26	25,99	1,20	14,36	13,29	1,08
2017	20,60	19,59	1,05	31,38	28,15	1,11	15,35	14,52	1,06
2018	20,65	19,48	1,06	32,94	28,02	1,18	14,43	14,39	1,00





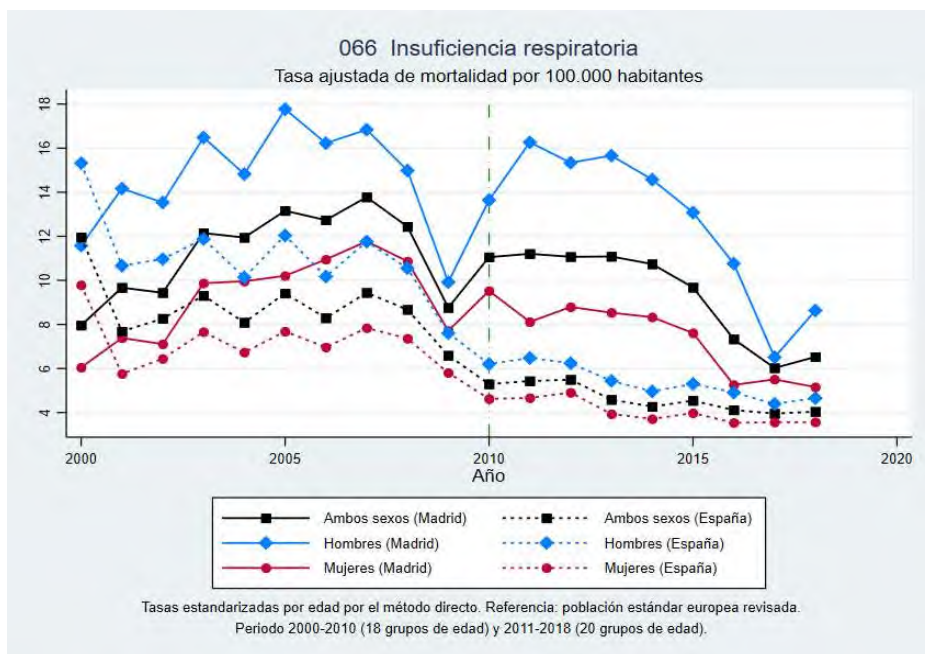
Tasas ajustadas de mortalidad por neumonía. Razón de tasas de mortalidad estandarizadas (RTE). España y ciudad de Madrid. Evolución años 2000-2018.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Instituto Nacional de Estadística (INE) y del Registro de Mortalidad de la Comunidad de Madrid (Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid)

ii. La **mortalidad por Insuficiencia Respiratoria (CIE 10 J96)** es también muy superior en la población madrileña en comparación con la española. En el periodo de estudio (2000-2018), cabe destacar que se ha mantenido siempre por encima de forma significativa para ambos sexos desde 2001, si bien la mala situación relativa de la población madrileña se ha agudizado desde 2009, especialmente para los varones. En los últimos años, la mortalidad de la población madrileña por esta causa sigue superando en más de un 50% la de la española en términos de tasa ajustada de mortalidad.

Año	Toda la población			Hombres			Mujeres		
	TAM Madrid	TAM España	RTE	TAM Madrid	TAM España	RTE	TAM Madrid	TAM España	RTE
2000	7,96	11,96	0,67	11,57	15,32	0,76	6,05	9,78	0,62
2001	9,67	7,68	1,26	14,17	10,67	1,33	7,38	5,76	1,28
2002	9,44	8,26	1,14	13,53	10,97	1,23	7,11	6,44	1,10
2003	12,15	9,31	1,31	16,49	11,88	1,39	9,87	7,66	1,29
2004	11,94	8,09	1,48	14,83	10,14	1,46	9,96	6,74	1,48
2005	13,16	9,41	1,40	17,77	12,04	1,48	10,21	7,68	1,33
2006	12,74	8,29	1,54	16,23	10,18	1,59	10,95	6,96	1,57
2007	13,78	9,44	1,46	16,84	11,76	1,43	11,77	7,84	1,50
2008	12,44	8,67	1,43	14,98	10,55	1,42	10,87	7,36	1,48
2009	8,76	6,59	1,33	9,92	7,60	1,30	7,71	5,80	1,33
2010	11,05	5,29	2,09	13,64	6,20	2,20	9,52	4,62	2,06
2011	11,21	5,43	2,06	16,26	6,48	2,51	8,11	4,66	1,74
2012	11,07	5,49	2,01	15,34	6,24	2,46	8,79	4,91	1,79
2013	11,08	4,59	2,42	15,66	5,44	2,88	8,53	3,93	2,17
2014	10,74	4,27	2,52	14,57	4,96	2,94	8,33	3,71	2,24
2015	9,68	4,54	2,13	13,08	5,31	2,47	7,61	3,98	1,91
2016	7,33	4,11	1,78	10,76	4,91	2,19	5,26	3,53	1,49
2017	6,02	3,95	1,52	6,51	4,39	1,48	5,51	3,56	1,55
2018	6,52	4,04	1,61	8,63	4,66	1,85	5,16	3,57	1,45



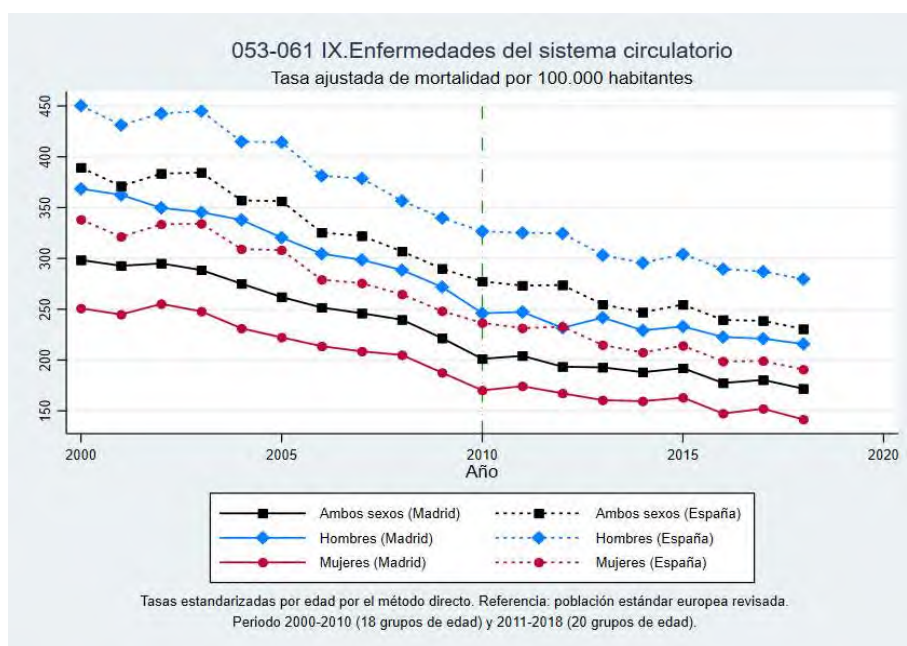


Tasas ajustadas de mortalidad por insuficiencia respiratoria, Razón de tasas de mortalidad estandarizadas (RTE). España y ciudad de Madrid. Evolución años 2000-2018.
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Instituto Nacional de Estadística (INE) y del Registro de Mortalidad de la Comunidad de Madrid (Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid)

b. En relación con **mortalidad por Enfermedades Circulatorias** (CIE 10 100-199), y de manera contraria a lo que sucede con la mortalidad por Enfermedad Respiratoria, la de la población madrileña se sitúa por debajo de la nacional en un 25% de la tasa ajustada, según datos de 2018. Durante el periodo analizado (2000 a 2018) esta diferencia se mantuvo significativa y en el mismo sentido para ambos sexos.

Año	Toda la población			Hombres			Mujeres		
	TAM		RTE	TAM		RTE	TAM		RTE
	Madrid	España		Madrid	España		Madrid	España	
2000	298,40	389,34	0,77	368,49	450,32	0,82	250,85	338,20	0,74
2001	292,77	371,14	0,79	362,52	431,28	0,84	244,87	321,31	0,76
2002	295,08	383,45	0,77	349,72	442,57	0,79	255,25	333,52	0,77
2003	288,56	384,47	0,75	345,45	444,94	0,78	247,84	334,21	0,74
2004	275,13	357,15	0,77	337,86	414,87	0,81	231,19	309,16	0,75
2005	262,04	356,31	0,74	320,43	414,35	0,77	222,33	308,19	0,72
2006	251,65	325,41	0,77	304,59	381,24	0,80	213,59	279,01	0,77
2007	246,02	322,11	0,76	298,58	378,70	0,79	208,55	275,62	0,76
2008	239,70	306,94	0,78	288,53	356,61	0,81	204,93	264,62	0,77
2009	221,51	289,88	0,76	271,86	339,78	0,80	187,55	248,14	0,76
2010	201,19	277,34	0,73	246,05	326,60	0,75	170,24	236,54	0,72
2011	204,18	273,30	0,75	247,31	325,17	0,76	174,25	231,43	0,75
2012	193,45	273,80	0,71	231,69	324,65	0,71	167,25	232,77	0,72
2013	192,81	254,67	0,76	241,80	303,21	0,80	160,56	214,82	0,75
2014	188,08	246,96	0,76	229,26	295,61	0,78	159,51	207,53	0,77
2015	192,00	254,59	0,75	233,02	304,14	0,77	163,01	214,09	0,76
2016	177,47	239,49	0,74	222,64	289,52	0,77	147,39	198,68	0,74
2017	180,44	238,63	0,76	221,09	287,10	0,77	152,13	199,08	0,76
2018	171,83	230,49	0,75	215,93	279,67	0,77	141,53	190,68	0,74





Tasas ajustadas de mortalidad por enfermedades circulatorias, Razón de tasas de mortalidad estandarizadas (RTE). España y ciudad de Madrid. Evolución años 2000-2018. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Instituto Nacional de Estadística (INE) y del Registro de Mortalidad de la Comunidad de Madrid (Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid)

9.1.4. Principales causas de muerte por grupos de enfermedades en el año 2018

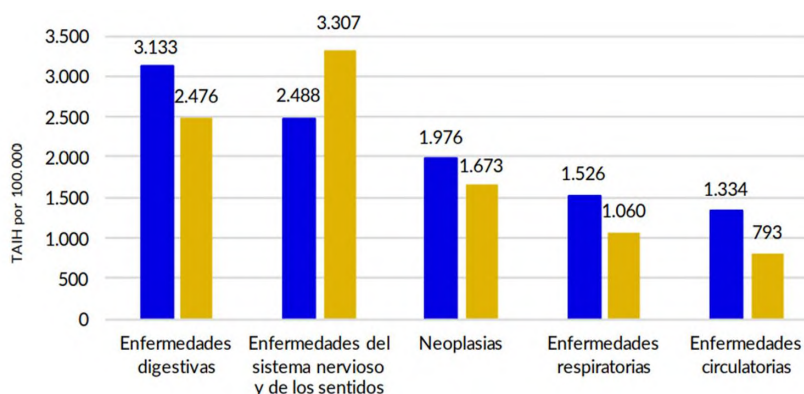
En España, el grupo de enfermedades del sistema circulatorio fue la primera causa de muerte, con el 28,3% del total, seguida de los tumores (26,4%) y de las enfermedades del sistema respiratorio (12,6%). En la ciudad de Madrid, se sitúan los tumores como primera causa de muerte (26,8% del total), seguida de las enfermedades del sistema circulatorio (26,1%) y de las enfermedades respiratorias (15,3%). Resulta especialmente destacable la diferencia de un 2,7% superior la mortalidad por causas respiratorias en Madrid en relación con España, lo que vendría a confirmar que existe un problema de salud en la población madrileña por estas patologías. Otras causas de defunción pueden ser comparadas en la tabla que se muestra a continuación.



Capítulos de la CIE-10	Madrid		España	
	Defunciones	%	Defunciones	%
Total de defunciones por todas las causas	28.073	100	427.721	100
I. Enfermedades infecciosas y parasitarias	389	1,4	6.398	1,5
II. Tumores	7.535	26,8	112.714	26,4
III. Enfermedades de la sangre y de los órganos hematopoyéticos, y ciertos trastornos que afectan al mecanismo de la inmunidad	133	0,5	1.946	0,5
IV. Enfermedades endocrinas, nutricionales y metabólicas	647	2,3	13.465	3,1
V. Trastornos mentales y del comportamiento	1.287	4,6	22.376	5,2
VI-VII. Enfermedades del sistema nervioso y de los órganos de los sentidos	1.591	5,7	26.279	6,1
IX. Enfermedades del sistema circulatorio	7.330	26,1	120.859	28,3
X. Enfermedades del sistema respiratorio	4.296	15,3	53.687	12,6
XI. Enfermedades del sistema digestivo	1.453	5,2	21.689	5,1
XII. Enfermedades piel y tejido subcutáneo	136	0,5	1.826	0,4
XIII. Enfermedades del sistema osteomuscular y del tejido conjuntivo	227	0,8	5.205	1,2
XIV. Enfermedades del sistema genitourinario	949	3,4	13.941	3,3
XV. Embarazo, parto y puerperio	0	0,0	7	0,0
XVI. Afecciones originadas en el periodo perinatal	39	0,1	630	0,1
XVII. Malformaciones congénitas, deformidades y anomalías cromosómicas	55	0,2	843	0,2
XVIII. Síntomas, signos y hallazgos anormales clínicos y de laboratorio, no clasificados en otra parte	1.109	4,0	10.088	2,4
XX. Causas externas de morbilidad y de mortalidad	897	3,2	15.768	3,7

Defunciones por capítulos de la CIE-10 en Madrid y España. Valores absolutos y porcentajes. Año 2018
Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE) y Registro de Mortalidad de la Comunidad de Madrid (Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid)

9.1.5. En lo relativo a la **morbilidad**, de acuerdo con el Conjunto Mínimo Básico de Datos de 2017, las principales causas por ingresos hospitalarios en Madrid se deben a enfermedades del sistema nervioso y de los sentidos, así como enfermedades digestivas. Las enfermedades respiratorias y cardiovasculares quedaron desplazadas hasta el cuarto y el quinto puesto, respectivamente.



Tasas ajustadas de ingresos hospitalarios según causas (grandes grupos de la CIE-9 MC) por sexo en Madrid. Año 2017 (hombres en azul y mujeres en amarillo)

Fuente: Conjunto Mínimo Básico de Datos (CMBD), Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid. Díaz Olalla J. M.; Benítez Robredo M. T., Rodríguez Pérez M., y Sanz Cuesta M. R. Estudio de Salud de la Ciudad de Madrid 2018. Madrid Salud, Ayuntamiento de Madrid; 2020.

<https://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/Servicios-sociales-y-salud/Salud/Publicaciones/Estudio-de-Salud-de-la-Ciudad-de-Madrid-2018/?vqnextfmt=default&vqnextoid=f3ce3439ae292710VqnVCM1000001d4a900aRCRD&vqnextchannel=e6898fb9458fe410VqnVCM1000000b205a0aRCRD>

CONCLUSIONES

1. La contaminación atmosférica es un grave problema de salud pública, principalmente en grandes ciudades. La evidencia científica relaciona la exposición de la población a contaminantes atmosféricos con mortalidad prematura, disminución de la esperanza de vida, enfermedades



respiratorias, enfermedades cardiovasculares, trastornos del desarrollo y cáncer. La mejora sustancial del medio ambiente urbano supone un aumento de la calidad de vida y una reducción de las patologías relacionadas.

2. En la Ciudad de Madrid, los sistemas de vigilancia sanitaria estiman una tasa de mortalidad por enfermedades respiratorias superior a la media nacional, si bien las tasas de mortalidad general (por todas las causas) y de enfermedades circulatorias, son inferiores. La esperanza de vida de la población madrileña es superior a la nacional.

3. En Madrid, los contaminantes que se presentan en una mayor concentración y pueden suponer mayor riesgo sobre la salud de los ciudadanos son el dióxido de nitrógeno, el ozono y las partículas en suspensión, en especial las de tamaño inferior a 2,5 µm. Como en otras grandes ciudades, en Madrid el principal origen de la contaminación atmosférica y de la pérdida de la calidad ambiental es el tráfico motorizado, si bien también deben considerarse otras fuentes de emisión de contaminantes como los sistemas de generación de energía, la gestión de los residuos, las actividades industriales, comerciales y domésticas, e incluso la gestión de la limpieza urbana.

4. Con el fin de obtener beneficios en la salud de la población, se deberán implantar programas que reduzcan los niveles de contaminación atmosférica en Madrid y aplicar procedimientos de actuación específicos ante episodios de contaminación atmosférica que contemplen medidas de reducción de la exposición a estos contaminantes, en especial de los sectores más vulnerables.

5. Para mejorar la salud y la calidad de vida en las grandes ciudades deben contemplarse nuevas estrategias de movilidad en las grandes ciudades como Madrid. En este sentido, resulta primordial reducir el tráfico motorizado, principalmente en lugares con mayor intensidad o carga contaminante, o bien donde se produzca una mayor exposición de la población, con especial atención a los sectores poblacionales más sensibles. La creación de zonas de bajas emisiones, las medidas de disminución y calzado del tráfico a motor, la mayor utilización del transporte público y de la peatonalización de la ciudad, así como la apuesta por recursos de movilidad sostenible, son algunas de las estrategias que pueden contribuir a esta mejora de la calidad del aire de nuestra ciudad.

6. Por todo ello se considera que la adopción de medidas como la creación de Madrid Zonas de Bajas Emisiones y en concreto en zonas de especial protección como son Madrid Central y la Plaza Elíptica, contempladas en la nueva Ordenanza de Movilidad, contribuirán de manera importante a una menor exposición de los ciudadanos a los contaminantes atmosféricos procedentes del tráfico y con ello a una mejora de su salud.

**DEPARTAMENTO DE SALUD AMBIENTAL
SUBDIRECCION GENERAL DE SALUD PÚBLICA.**

373

Información de Firmantes del Documento



VIRGINIA TORRES LIROLA - SUBDIRECTORA GENERAL DE AGENTES DE MOVILIDAD
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO
URL de Verificación: https://intranet.munimadrid.es:8090/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCove.do

Fecha Firma: 19/08/2021 15:34:52
Fecha Firma: 19/08/2021 17:35:11
CSV : 17PEQ230I6DDBN2G

