Ordenanzas municipales

Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018

Versión: Última actualización publicada el 03/06/2026

Identificador: ANM 2026\210

Tipo de Disposición: Ordenanzas municipales

Fecha de Disposición: 13/09/2021

Permalinks:
- https://sede.madrid.es/eli/es-md-01860896/odnz/2021/09/21/10/con/20260603/spa/html
- https://sede.madrid.es/eli/es-md-01860896/odnz/2021/09/21/10/con/20260603/spa/pdf

Afectada por:
- Desarrollada disposición adicional segunda por el Decreto de 20 de septiembre de 2023 del Alcalde, por el que se crea la Comisión de Movilidad Aérea Urbana y se regula su composición y funcionamiento. ANM 2023\66
- Desarrollada disposición adicional tercera por el Decreto de 11 de noviembre de 2022 del Alcalde, por el que se crea el Consejo de Movilidad Sostenible de Madrid y se regula su composición y funcionamiento. ANM 2022\124

Afecta a:
- Modifica artículos 6, 15.1, 16, 17, 19, 21 a 25, 27.6, 28, 30, 32, 34, título de la sección 2.ª (libro primero, titulo II, capítulo III), artículos 35, 38, 41.1, 47 a 50, 52, 54, 55, 124.4, título de la sección 1.ª (libro primero, titulo IV, capítulo III), artículos 125, 126.1 y 2, 129, 136.3, 138.2, 166, 167, 169, 170.2, 171, 172.2, título del capítulo III (libro segundo, título III), artículos 175 a 179, 181, 183.7, 184, 185, 187, título del capítulo II (libro tercero, título I), artículos 191 a 194, 197.1, 199, 201, 202, 209.2, 212, 227.3, disposiciones adicionales segunda, tercera y cuarta, disposiciones transitorias primera, tercera, cuarta, quinta y sexta, anexos I, II, III y IV, de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018. ANM 2026\211
- Añade artículo 10.2, nuevos artículos 56 y 57, nuevo capítulo IV (libro primero, título III), nuevos artículos 59, 60, 72, 73, 75, 78, 85, 87 a 89, 91, 99, 103, 183.8, 228, títulos IV, V y VI (libro tercero), nuevo título I con capítulos I y II (libro cuarto), título II (libro cuarto), nuevos artículos 229 a 245, disposiciones finales segunda y tercera, anexos V, VI y VII; suprimida división en secciones 1.ª y 2.ª (libro primero, título II, capítulo II), suprimidos capítulos IV y V (libro primero, título III), contenido del libro cuarto y disposición adicional quinta, de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018. ANM 2026\211

Jurisprudencia:
- Anulado artículo único apartados cinco, nueve, diez, noventa y siete, ciento cinco, ciento seis y parcialmente los apartados tres, ocho, sesenta y seis, setenta y seis, noventa y seis, cien y ciento cuatro por la Sentencia 405/2024 del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, Sala Contencioso-Administrativo, Sección Segunda, de 17 de septiembre de 2024. ECLI:ES:TSJM:2024:8893. Fecha de firmeza: 03/06/2026

Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018.

PREÁMBULO

I

La principal y más relevante obligación de los Poderes Públicos es la protección del derecho fundamental a la vida, y del derecho constitucional a la salud de las personas, como los bienes jurídicos sujetos a la máxima protección otorgada por nuestra Constitución y el resto del ordenamiento jurídico, que sirven de corolario para la totalidad del resto de derechos fundamentales y de la totalidad de los derechos individuales.

La movilidad urbana sostenible posibilita el ejercicio efectivo de los derechos individuales de forma compatible con la protección de la salud y la integridad física de las personas, a través de la seguridad vial y las medidas para la mejora de la calidad de aire y la protección del medio ambiente urbano.

El espacio público posibilita el ejercicio de derechos y libertades mediante la convivencia cívica. En este sentido, la movilidad y el acceso y uso del siempre valioso y limitado espacio público urbano supone una de las más relevantes formas de convivencia social de la ciudadanía, que debe emplearse para facilitar el desarrollo de la actividad económica, el progreso social y técnico, de forma medioambiental y energéticamente sostenible y plenamente compatible con la protección del derecho a la vida y a la salud.

II

La presente ordenanza es una norma de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial que se aprueba por el Ayuntamiento de Madrid en ejercicio de las siguientes competencias propias:

1.º) Tráfico, circulación y seguridad vial sobre las vías urbanas y sobre las travesías declaradas vías urbanas, así como 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 (en adelante, LCREM).

2.º) 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.

3.º) Seguridad vial, en virtud de los artículos 40 y 33 de la LCREM y 7 de la LTSV.

4.º) 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).

5.º) 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).

6.º) 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, en virtud del artículo 7 a) de la LTSV.

7.º) La 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) del artículo 7 de la LTSV, así como el resto de competencias del citado artículo.

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:

a) La protección de la salubridad pública y el control sanitario del medio ambiente, según lo establecido en los artículos 25.2 j) y 33 de la LBRL y el artículo 42.3 a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad.

b) La protección del medio ambiente urbano, especialmente la protección contra la contaminación atmosférica, conforme a lo previsto en los artículos 25.2 b), 26.1 d) y 33 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 (en adelante, LCA).

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.

Mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 se aprobó la Ordenanza de Movilidad Sostenible de Madrid (en adelante, OMS).

La presente ordenanza supone el ejercicio, por el Ayuntamiento de Madrid, de la potestad reglamentaria reconocida por los artículos 4.4 a) de la LBRL y 55 del Texto Refundido las Disposiciones Legales en Materia de Régimen Local, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 781/1986 de 18 de abril, en relación con el artículo 7 b) de la LTSV, con la finalidad de modificar la citada OMS para satisfacer las necesidades y objetivos que se exponen a continuación.

III

Pese a haber transcurrido menos de tres años desde su aprobación, se considera necesario actualizar el contenido de la OMS 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 la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j), b) y g) artículo 25.2, el artículo 26.1 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).

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 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) Reforzar la protección 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, como la modificación del Reglamento General de Circulación, el Reglamento General de Vehículos y el Reglamento General de Conductores, y coordinar el contenido de la OMS con la Ordenanza de Protección contra la Contaminación Acústica y Térmica (en adelante, OPCAT) y con la reciente aprobación de la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

f) 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.

IV

Entre los objetivos de la presente ordenanza destaca el objetivo esencial, principal y prioritario: la protección del derecho fundamental a la vida y a la integridad física de las personas y de derecho constitucional a la salud de las personas. Este objetivo se satisface mediante la regulación de dos ámbitos distintos:

a) La mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

b) Incrementar 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 discapacidades o problemas para el desplazamiento funcional, a las personas mayores y a los menores de edad. Se propone también la mejora de la seguridad vial de la movilidad ciclista mediante el desarrollo del Plan Director de Movilidad Ciclista vigente, así como el adecuado mantenimiento y preservación de la infraestructura ciclista existente (carriles bici) construida hasta la fecha por el Ayuntamiento siguiendo las directrices del mencionado Plan. Del mismo modo, se fija como objetivo la seguridad en Vehículos de movilidad personal (VMP) mediante la exigencia del uso de casco por personas menores de dieciocho años en aplicación de los artículos 7 b) y 47 "in fine" de la LTSV y 39.1 de la LCREM, tal y como ya recogía el texto que aquí se modifica. Todo ello con el objeto de lograr la reducción de la siniestralidad vial, centrándose en los colectivos más vulnerables como los peatones y usuarios de los vehículos citados.

En segundo lugar, la modificación tiene por objetivo profundizar en la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana mediante:

a) La regulación de la tarifa dinámica del Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, 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 (en adelante, OFSER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 9 de octubre de 2001, tienen una finalidad medioambiental para disuadir del uso del vehículo privado para evitar que se produzca un aumento de los niveles de dióxido de nitrógeno que ocasione un episodio de contaminación de NO2 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 en los términos regulados en el artículo 35 de la OMS.

b) 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.

c) El refuerzo de las medidas regulatorias destinadas a promover el uso de vehículos CERO emisiones y el desarrollo de la movilidad eléctrica.

d) La introducción de medidas regulatorias para favorecer el uso del transporte público colectivo regular de viajeros y su intermodalidad con la movilidad peatonal, ciclista y en VMP, ofreciendo una adecuada variedad de medios de transporte alternativos al vehículo privado que disuadan de su utilización para así reducir progresivamente su peso en el sistema de movilidad de la ciudad de Madrid.

e) La exigencia de requisitos medioambientales tanto en materia de clasificación ambiental según su potencial contaminante y de contaminación acústica de los vehículos empleados en la prestación, tanto directa como indirecta, de los servicios públicos municipales, de forma 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.

f) El fomento de la movilidad compartida mediante la creación de una nueva categoría específica de reservas para el estacionamiento de vehículos CERO emisiones destinados a su arrendamiento de corta duración sin conductor y sin base fija, que podrían ser utilizados durante el periodo nocturno para la recarga de los vehículos eléctricos de los residentes.

En tercer lugar, la modificación tiene como objeto armonizar y racionalizar los distintos usos del espacio público. Entre estas medidas destaca:

a) 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, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general. 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.

b) La exigencia de planes y análisis de movilidad para la autorización de los eventos que conlleven una afluencia relevante de personas a efectos de la movilidad urbana o al transporte público colectivo de viajeros.

En cuarto lugar, la presente ordenanza tiene por objeto incrementar la eficacia de la protección otorgada a las personas con movilidad reducida (en adelante, PMR), sancionando proporcionadamente a la gravedad de los usos indebidos de la Tarjeta especial de estacionamiento para los vehículos de las personas con movilidad reducida (en adelante, 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 en aceras y carriles reservados a ciclos de los dispositivos imprescindibles para su movilidad como sillas de ruedas motorizadas y similares.

c) Precisando 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) Precisando el régimen de revocación de la TEPMR como consecuencia de su uso indebido.

e) Precisando 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.

f) Y agravando las sanciones por las infracciones en materia de convivencia en el espacio público municipal por el uso indebido de las TEPMR.

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.

En sexto lugar, la modificación tiene por objeto introducir determinadas mejoras en la OMS tanto por motivos sustantivos como por motivos adjetivos basados en el Acuerdo de 25 de junio de 2020, de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, por la que se aprueban las Directrices de Técnica Normativa y Administrativa del Ayuntamiento de Madrid, aclarando, simplificando y perfeccionando determinados preceptos, entre los que destacan la nueva redacción dada al Libro cuarto 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 da un nuevo contenido al artículo 233 para promover la innovación en materia de movilidad y transportes, que somete a autorización las experiencias piloto.

d) Se da una nueva redacción al Libro cuarto 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 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.

e) 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.

f) 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.

g) 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.

h) 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.

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 al anexo VI de la OMS modificada.

j) La determinación de los centros de actividad a efectos de lo previsto en el 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 en el artículo 5.2 del Real Decreto1056/2014, 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.

V

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 3.ª 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:

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 en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, cumpliendo el principio de "no regresividad" recogido en la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética;

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.

Entre los contenidos de esta ordenanza debe destacarse, por su especial relevancia, la creación de la denominada Madrid Zona de Bajas Emisiones, que abarca la totalidad de las vías sujetas a la OMS dentro del término municipal

de Madrid , por la que se prohíbe la circulación de los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental A.

Con esta regulación se 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: la LCA y el RCA.

Por otro lado la ordenanza establece un régimen especial para aquellas zonas en los 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, estableciendo su regulación general, la normativa específica de cada ZBEDEP y los contenidos regulatorios exigibles para la futura creación de 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.

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, y partiendo del principio de "no regresividad" recogido en la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, 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. La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la disposición transitoria tercera y el anexo III.

Por otro lado se ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en el artículo 24 y el anexo IV.

La regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud pública, el derecho a la vida y a la integridad física, así como el derecho a un medio ambiente urbano adecuado para el desarrollo de la persona. Su regulación resulta racional, necesaria, imprescindible y proporcional para satisfacer dichas razones imperiosas de interés general.

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.

Tanto Madrid ZBE como las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica constituyen ordenaciones permanentes de tráfico adoptadas en virtud de los artículos 7 g), 18 y 21 de la LTSV, por lo que su incumplimiento constituye una infracción de tráfico conforme a lo previsto en los artículos 75 c), 80.1 y 81 de la LTSV.

La Memoria de análisis de impacto normativo (MAIN) detalla en sus apartados 2.1, 2.3, 2.4 y 3.3 las razones imperiosas de interés general que justifican la necesidad de la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones (Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica) como ordenaciones permanentes de tráfico, sus fundamentos jurídicos y el análisis de cumplimiento de los principios de legalidad, necesidad, racionalidad, proporcionalidad y de igualdad y no discriminación, que por razones de economía se dan por reproducidos en este Preámbulo.

VI

La presente 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 que garantiza la protección de 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.

Con la reforma propuesta se completa y perfecciona la regulación de la OMS, generando un marco normativo preciso, claro, cierto, predecible y estable, pero dotado a la vez de la imprescindible flexibilidad para ofrecer en su aplicación una solución adecuada a los desafíos presentes y futuros de la movilidad urbana sostenible.

De esta forma, la reforma adapta el contenido de la OMS a la normativa sectorial estatal aprobada desde su entrada en vigor el 24 de octubre de 2018, concretamente al 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 (en adelante, RGC) y el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre (en adelante, RGV), en materia de medidas urbanas de tráfico, así como al Real Decreto 971/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, y la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

Asimismo la presente ordenanza adapta el contenido de la OMS al Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos.

La modificación del artículo 35 de la OMS adapta la regulación de las ordenaciones temporales de movilidad por motivos medioambientales a la terminología relativa a los planes de acción a corto plazo regulados en los artículos 16.4 y 14.2 b) de la LCA, y coordina su contenido con los artículos 39 y 40 de la OCAS.

Por su parte la nueva redacción dada al artículo 230 garantiza el cumplimiento de los valores acústicos límite establecidos por el Reglamento (UE) n.º 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).

En virtud del principio de necesidad, la aprobación de esta 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.

De esta forma, la presente ordenanza contiene la regulación imprescindible para alcanzar los objetivos propuestos, la regulación indispensable para garantizar el derecho fundamental a la vida y el 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.

Por otro lado la presente ordenanza satisface el principio de proporcionalidad por cuanto ordenanza contiene la 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.

Esta proporcionalidad es especialmente predicable de las restricciones y prohibiciones basadas en razones medioambientales tanto de las ordenaciones permanentes de ámbito territorial general como la Madrid ZBE, de las ordenaciones permanentes de ámbito territorial específico como las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, y de las ordenaciones temporales adoptadas en aplicación de los planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, por los siguientes motivos:

a) Porque las referidas ordenaciones permanentes y temporales establecen las medidas absolutamente imprescindibles, las menos restrictivas de los derechos individuales y las menores obligaciones posibles para lograr la eficaz protección del derecho fundamental a la vida y a la integridad física de las personas y de derecho constitucional a la salud de las personas.

b) Porque las medidas contemplan el ámbito territorial absolutamente imprescindible para su aplicación eficaz: Madrid ZBE otorgaría un nivel común mínimo de protección a toda la ciudad con la determinación de anillos territoriales para su aplicación transitoria; mientras que las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica se circunscriben al ámbito territorial específicamente afectado por la especial presión circulatoria de tráfico motorizado y los elevados niveles de contaminación medioambiental tanto en materia de calidad del aire como acústica Distrito Centro y por disponer de los peores registros de contaminación del aire de la ciudad en Plaza Elíptica.

c) Porque las medidas se establecen de la manera más proporcional posible con periodos transitorios lo más amplios posibles, dentro de la gravedad de las circunstancias, para lograr la eficaz protección del derecho fundamental a la vida y los derechos constitucional a la salud de las personas y a un medio ambiente urbano adecuado para el desarrollo de la persona.

Por su parte, la ordenanza 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.

Se racionalizan y simplifican algunos procedimientos administrativos, como la finalización de determinadas ocupaciones que se somete a la mera obligación de comunicación, 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.

Asimismo se 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. Respecto a estas últimas 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.

De esta forma, las cargas administrativas son las mínimas e imprescindibles y se aplican con proporcionalidad para proteger la salud humana a través de la protección de la seguridad vial y el medio ambiente urbano.

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 el artículo 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 en la elaboración de esta ordenanza se expone detalladamente en la MAIN.

Por todo ello, esta ordenanza se adecua a los principios de buena regulación de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 129 de la LPAC.

VII

En lo referente a la estructura, esta ordenanza consta de: un artículo único que regula las modificaciones de la OMS; dos disposiciones adicionales, la primera sobre lenguaje no sexista y la segunda, destinada a articular el diálogo social e institucional para el estudio de las condiciones en que deberá regularse la movilidad aérea urbana de aeronaves pilotadas por control remoto (RPA) cuando lo habilite la normativa comunitaria; dos disposiciones transitorias, la primera sobre procedimientos en tramitación y la segunda sobre la eficacia de las obligaciones exigibles en los pliegos de los contratos administrativos municipales; una disposición derogatoria única; y tres disposiciones finales que regulan, respectivamente, los títulos competenciales ejercidos en su aprobación, la habilitación para su interpretación y desarrollo, y su publicación, entrada en vigor y comunicación al Pleno.

VIII

Las principales modificaciones operadas por esta ordenanza en la estructura de la OMS son las siguientes:

a) 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 tercero.

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

c) El libro cuarto 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 II, 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.

d) 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.

e) Se suprime la disposición adicional quinta. Se mantiene el mismo número de disposiciones transitorias pero se modifica el contenido de las transitorias primera y tercera a sexta. Asimismo se adicionan por razones de técnica normativa las disposiciones finales segunda y tercera relativas, respectivamente, a las facultades de interpretación y aplicación y a la entrada en vigor, publicación y comunicación.

f) 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.

g) 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.

h) Asimismo se incorporan dos nuevos anexos: el VI que recoge las definiciones; y el anexo VII que delimita el ámbito territorial de los centros de actividad a efectos de la implantación de reservas para el estacionamiento de vehículos de personas titulares de la tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida.

IX

De conformidad con lo previsto en el artículo 129.7 de la LPAC y el artículo 7 de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera (en adelante, LOEP), toda aplicación de la presente ordenanza que afecte a los gastos o ingresos municipales se supedita al estricto cumplimiento de las exigencias de los principios de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera, en los términos establecidos en la LOEP y el Real Decreto 1463/2007, de 2 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo de la Ley de Estabilidad Presupuestaria en su aplicación a las Entidades Locales.

Rectificado error párrafo segundo del apartado III del Preámbulo. BO. Ayuntamiento de Madrid núm. 9019 19/11/2021 pág. 15-22.

Artículo único. *Modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible.*

Se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, en los términos que se indican a continuación.

Uno.- El artículo 6 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 6. *Obligaciones y prohibiciones de tráfico para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.*

1. Las ordenaciones permanentes y temporales, las limitaciones de velocidad, las restricciones y las prohibiciones circulatorias y de estacionamiento que en cada momento se establezcan al amparo de los artículos 7.g), 18 y 21 del Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV), los artículos 38 a 40 de la LCREM y los artículos 45 y 47 del RGC se aplicarán a todo vehículo que acceda, circule o estacione en la ciudad de Madrid en el ámbito de aplicación definido por el artículo 2 de esta ordenanza.

2. En aplicación de los artículos 7 b), 7 g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40 a) de la LCREM se establecen los siguientes tipos de ordenaciones para proteger la salud pública a través de la mejora de la calidad del aire:

a) Las ordenaciones permanentes de carácter general, reguladas en los artículos 21, 195, las disposiciones transitorias primera y segunda y el anexo II, de aplicación a todas las vías públicas de la ciudad de Madrid en el ámbito de aplicación de esta ordenanza.

b) Las ordenaciones permanentes de carácter especial, reguladas en los artículos 22 a 24 ambos inclusive, la disposición transitoria tercera y los anexos III y IV, de aplicación a las vías públicas urbanas delimitadas en su específico ámbito territorial.

c) Las ordenaciones temporales reguladas en el artículo 35, susceptibles de aplicación a todas las vías públicas de la ciudad de Madrid en el ámbito de aplicación de esta ordenanza.

3. Con objeto de proteger la salud pública se establece las siguientes normas de prevalencia:

a) Las ordenaciones permanentes prevalecerán sobre la regulación general del resto de la ordenanza.

b) Las ordenaciones temporales del artículo 35 prevalecerán sobre las ordenaciones permanentes y sobre la regulación general del resto de la ordenanza.

4. El incumplimiento de las limitaciones de velocidad, restricciones y prohibiciones circulatorias y de estacionamiento, y de las ordenaciones permanentes y temporales previstas en esta ordenanza constituye infracción en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18, 21, 75 a 77, 80 y 81 de la LTSV.

5. Todo vehículo que circule o estacione en las vías públicas urbanas del término municipal de Madrid cuando esté clasificado medioambientalmente según su potencial contaminante, en el Registro de Vehículos (en adelante, RV) de la Dirección General de Tráfico (en adelante, DGT), en una categoría que disponga del correspondiente distintivo ambiental, deberá exhibirlo durante su circulación y estacionamiento en los términos previstos en el Reglamento General de Vehículos, aprobado mediante Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre (en adelante, RGV) y la disposición transitoria primera de esta ordenanza."

Rectificado error apartado uno del artículo único. BO. Ayuntamiento de Madrid 19/11/2021 núm. 9019 pág. 15-22.

Uno (bis).- El artículo 10.2 queda redactado en los siguientes términos:

"10.2. La planificación, ejecución y reforma de las vías públicas, de los espacios libres, de las plazas, de los parques y de los demás espacios de uso público se efectuará de forma que resulten accesibles para todas las personas y especialmente para las personas con discapacidades o problemas para el desplazamiento funcional".

Dos.- En el artículo 15, se modifica el apartado 1, que queda redactado en los siguientes términos:

"1. El Ayuntamiento de Madrid podrá emplear medios técnicos automatizados para la vigilancia de la circulación y el estacionamiento, así como para la denuncia automatizada de las infracciones que se cometan utilizando, entre otros, los siguientes medios técnicos definidos en el anexo VI:

a) Radar de punto, para controlar el cumplimiento de la normativa de seguridad vial y reducir la siniestralidad.

b) Radar de tramo, para controlar el cumplimiento de la normativa de seguridad vial y reducir la siniestralidad.

c) Cámaras dotadas de lector OCR, para controlar el cumplimiento de la normativa de:

1.ª Tráfico, circulación, seguridad vial.

2.ª Ordenaciones permanentes de tráfico y requisitos medioambientales de circulación de los artículos 21 a 24 ambos inclusive, 195, las disposiciones transitorias primera a tercera ambas inclusive y los anexos III a V ambos inclusive.

3.ª Ordenaciones temporales de tráfico de los artículos 25 y 35.

4.ª Inspección técnica de vehículos (en adelante, ITV) y aseguramiento obligatorio.

5.ª Estacionamiento con carácter general y del Servicio de Estacionamiento Regulado en particular.

6.ª Circulación y estacionamiento en las zonas peatonales, en los carriles bus, en la Red Básica de Transportes (en adelante, RBT).

7.ª Ocupación de vehículos en vías o carriles de alta ocupación (VAO).

8.ª Reservas y ocupaciones, especialmente de las reservas para personas con movilidad reducida y las de carga y descarga.

9.ª Transporte urbano de competencia municipal.

Se emplearán cámaras dotadas de lector OCR:

1.ª estáticas, cuando estén instaladas en báculos, postes y otros puntos fijos.

2.ª o dinámicas, cuando estén instaladas en los vehículos de control del Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) y del Servicio de Apoyo del Control de Estacionamiento (en adelante, SACE).

d) Foto-rojo, para controlar el cumplimiento de la normativa de: seguridad vial; ordenaciones permanentes y temporales de tráfico de los artículos 21 a 25 ambos inclusive, 35, 195, las disposiciones transitorias primera a tercera ambas inclusive y los anexos III a V ambos inclusive; ITV; impuestos (IVTM) y tasas; aseguramiento obligatorio; carriles bus; las normas legales y reglamentarias en materia de tráfico, circulación, seguridad vial y transporte urbano de competencia municipal.

e) Espiras, para el control automatizado de control de aforos, velocidad, la validez de las autorizaciones y la duración del estacionamiento y/o las ocupaciones."

Tres.- El artículo 16 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 16. *Sistemas específicos de control.*

1. La Administración municipal establecerá mecanismos sistemáticos de control que combinen, en su caso, el uso de medios técnicos y humanos de vigilancia para garantizar el cumplimiento de la normativa en materia de tráfico, circulación y seguridad vial, en particular:

a) Los sistemas de control del Área de Estacionamiento Regulado (en adelante, AER), ámbito territorial de aplicación del SER;

b) El SACE, encargado de verificar el control de: la exclusividad de circulación de los autobuses en los carriles bus y, en su caso, de los vehículos autorizados mediante señalización; la normativa de parada y estacionamiento en los carriles bus; y la prioridad de circulación de los autobuses en la RBT;

c) (*anulado*)

2. Están sujetos a la obligación de denunciar con objetividad las acciones u omisiones constitutivas de infracciones el personal que presta el servicio de auxilio a la vigilancia del cumplimiento de la siguiente normativa:

a) El personal del SER: denunciará todas las infracciones de estacionamiento, 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.

b) El personal del SACE: denunciará todas las infracciones de circulación, parada y estacionamiento en los carriles bus y de prioridad circulatoria de los autobuses de la Empresa Municipal de Transportes (en adelante, EMT) en la RBT."

Rectificado error apartado tres del artículo único. BO. Ayuntamiento de Madrid 19/11/2021 núm. 9019 pág. 15-22.

Cuatro.- El artículo 17 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 17. *Velocidad*.

1. Con carácter general, el límite máximo de velocidad a que podrán circular los vehículos por vías urbanas será el establecido en el Reglamento General de Circulación (en adelante, RGC).

2. Salvo regulación específica, u ordenación de un determinado límite de velocidad en la vía o tramo de la misma mediante señalización instalada al efecto, el límite máximo de velocidad será:

a) De veinte kilómetros por hora en vías urbanas que dispongan de plataforma única de calzada y acera siempre y cuando existan elementos separadores entre la calzada y la acera. En caso de que no existan, la velocidad será de quince kilómetros por hora.

b) De treinta kilómetros por hora de forma genérica. No obstante, podrá mantenerse un límite de velocidad superior (de hasta cincuenta kilómetros por hora) en aquellas vías que formen parte de la Red Básica de Transportes en las que la limitación prevista en el párrafo anterior pueda suponer perjuicios a los servicios de transporte público colectivo urbano regular de uso general.

c) De treinta kilómetros en los carriles multimodales definidos en el anexo VI, salvo velocidad inferior específicamente señalizada. En estos carriles las bicicletas tendrán preferencia en la circulación y los vehículos motorizados deberán extremar la prudencia, mantener las distancias de seguridad con las bicicletas, y con los VMP, y respetar las normas de convivencia viaria

En vías urbanas de dos carriles por sentido de circulación, el de la derecha será multimodal -siempre que las circunstancias técnicas y de seguridad lo permitan-, de forma que el límite máximo de velocidad sea de 30 km por hora. No serán contabilizados, a estos efectos, los carriles reservados para el de uso exclusivo de transporte público.

d) De cincuenta kilómetros por hora en vías urbanas de dos o más carriles por sentido de circulación. No serán contabilizados, a estos efectos, los carriles reservados para la circulación de determinados usuarios o de uso exclusivo de transporte público.

e) El que disponga la señalización instalada en los accesos de los ámbitos delimitados relacionados en el artículo 19, salvo señalización específica en un tramo de las mismas.

f) El que establezca la señalización fija vertical instalada en los accesos y a lo largo del desarrollo de la vía, tanto de la M-30 como del resto de vías urbanas de alta capacidad cuya competencia corresponda al Ayuntamiento de Madrid. No obstante será de setenta kilómetros por hora en los túneles de las referidas vías.

g) De veinte kilómetros hora en las calles escolares.

3. Los límites máximos de velocidad del apartado 2 se establecen sin perjuicio de las regulaciones específicas de limitación de la velocidad máxima que se ordenen, con carácter temporal, como consecuencia de las eventualidades que se produzcan en las vías y de las ordenaciones temporales de los artículos 25 y 35.

En la M-30 y el resto de vías de alta capacidad cuya competencia corresponda al Ayuntamiento de Madrid las regulaciones específicas de los límites máximos de velocidad se señalizarán expresamente mediante los sistemas de señalización variable de la respectiva vía.

4. En las vías con limitación general de velocidad a cincuenta kilómetros por hora conforme al apartado 2 c) los vehículos que transporten mercancías peligrosas deberán circular, como máximo, a cuarenta kilómetros por hora.

5. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves conforme a lo previsto en el artículo 76 a), salvo que tengan la consideración de muy graves con arreglo a los dispuesto en el artículo 77 a), ambos de la LTSV."

Cinco.- (*anulado*)

Seis.- En el capítulo II del título II del libro primero se suprime la división en las secciones 1.ª y 2.ª.

Siete.- El artículo 21 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 21. *Madrid Zona de Bajas Emisiones.*

1. Madrid Zona de Bajas Emisiones (en adelante, Madrid ZBE) es la ordenación de tráfico, de carácter permanente, que se establece en el ámbito territorial constituido por la totalidad de las vías públicas urbanas del término municipal de la ciudad de Madrid, para proteger la salud humana y el medio ambiente, mediante la prohibición de acceso y circulación regulada en el apartado 3, la disposición transitoria primera y el anexo II.

2. Madrid ZBE 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.

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.

Se exceptúan de esta prohibición:

a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1 a) y 9.1 b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1 a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad.

b) Y los vehículos que tengan reconocida la consideración de históricos conforme a los dispuesto en el Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos (en adelante, RVH).

4. Con carácter excepcional, el órgano municipal competente en materia de gestión de permisos y control de accesos a Madrid ZBE podrá autorizar, mediante resolución motivada, a solicitud justificada de las personas interesadas formulada de acuerdo con lo establecido en la LPAC, el acceso a Madrid ZBE de aquellos vehículos

cuya necesidad de acceso se justifique motivadamente con base en razones de interés general por motivos de seguridad, seguridad pública, salud pública, protección civil, así como para satisfacer una necesidad privada de carácter urgente, temporal e inaplazable por el tiempo imprescindible para su satisfacción.

La resolución, que tendrá una eficacia no superior al año natural sin perjuicio de futuras resoluciones, se publicará en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid y del Ayuntamiento de Madrid y electrónicamente en el portal web municipal.

5. El control de accesos de vehículos a Madrid ZBE se realizará mediante medios técnicos automatizados del artículo 15.1 como cámaras dotadas de lector OCR y, en su caso, foto-rojos, con sujeción a lo establecido en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales (en adelante, LOPDP), sin perjuicio de los controles por agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico.

6. El incumplimiento de esta prohibición constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75 c) de la LTSV."

Ocho.- El artículo 22 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 22. *Regulación general de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección.*

1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

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

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

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

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

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

e) Promover la movilidad ciclista y 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, así como a las actividades económicas domiciliadas en dicha zona y las que se desarrollen en los mercadillos municipales ubicados en la respectiva ZBEDEP.

3. Al objeto de satisfacer los objetivos del apartado 2, las ZBEDEP establecerán específicamente, en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7 g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40 a) de la LCREM y el segundo párrafo del artículo 16.4 de la LCA, al objeto de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, las obligaciones de tráfico, circulación y seguridad vial precisas que resulten necesarias en cada concreta ZBEDEP, de entre las siguientes medidas:

a) Prohibición general de acceso a la específica ZBEDEP, que quedaría limitado a determinados tipos de vehículo en función del motivo de acceso y/o de su clasificación en el RV en atención a los siguientes criterios: potencial contaminante; construcción; utilización y masa máxima autorizada (en adelante, MMA).

b) Limitaciones a la circulación de vehículos en función del motivo de acceso y de su clasificación en el RV en atención a los siguientes criterios: potencial contaminante; construcción y MMA.

c) Limitaciones al estacionamiento de los vehículos de personas no residentes en el ámbito territorial de la específica ZBEDEP que forme parte del Área de Estacionamiento Regulado, mediante la distribución de un porcentaje mínimo de plazas verdes no inferior al ochenta por cien de las plazas de estacionamiento regulado disponibles en la respectiva Zona para facilitar el estacionamiento de las personas residentes en la misma.

d) Limitaciones de velocidad en toda la ZBEDEP o en aquellas partes de la misma que se delimiten.

4. La creación de ZBEDEP exigirá su regulación expresa en la presente ordenanza, en la que se concrete su delimitación territorial y su régimen jurídico de acceso, circulación, velocidad y estacionamiento.

5. (*anulado*)

6. (*anulado*)

7. (*anulado*)

8. Si de las comprobaciones practicadas por la Administración municipal resultara que la persona titular del permiso de acceso lo hubiera obtenido con datos o documentos inexactos o falseados, se iniciará el procedimiento para la revocación del mismo, sin perjuicio de la incoación del correspondiente procedimiento sancionador.

En caso de que el permiso de acceso se hubiera obtenido mediante declaración responsable, la inexactitud, falsedad u omisión, de carácter esencial, de cualquier dato o información que se incorpore a la misma, así como, en caso de requerimiento, la no presentación en el plazo concedido para ello de la documentación acreditativa del cumplimiento de lo declarado, determinará la baja automática del permiso desde el momento en que se tenga constancia de tales hechos, con efectos desde las cero horas del día siguiente a aquel en que se comunique por la Administración municipal al interesado dicha baja.

9. Con carácter excepcional podrá autorizarse, mediante resolución motivada del órgano municipal competente, el acceso a una concreta ZBEDEP, de aquellos vehículos cuya necesidad de acceso se justifique motivadamente con base en razones de interés general por motivos de seguridad, seguridad pública, salud pública, protección civil, así como para satisfacer una necesidad privada de carácter urgente, temporal e inaplazable por el tiempo imprescindible para su satisfacción.

La resolución, que tendrá una eficacia no superior al año natural sin perjuicio de futuras resoluciones, se publicará en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid y del Ayuntamiento de Madrid y electrónicamente en el portal web municipal.

10. (*anulado*)

11. El incumplimiento de las obligaciones, limitaciones y prohibiciones en materia de acceso, circulación, velocidad y estacionamiento constituye infracción en materia de tráfico sancionable conforme a lo previsto en los artículos 18, 75 a 77, 80 y 81 de la LTSV.

12. Con carácter excepcional, la aplicación de los artículos 23.3 y 24.3 podrá ser temporalmente suspendida por la Junta de Gobierno u órgano en que delegue, por motivos justificados de interés público, basados exclusivamente en razones imperiosas de interés general de seguridad, seguridad pública, salud pública y protección civil, por el tiempo estrictamente imprescindible para satisfacer el interés general que lo motive."

Nueve.- (*anulado*)

Diez.- (*anulado*)

Once.- Se añade el artículo 25 en el capítulo II del título II del libro primero.

Doce.- El artículo 25 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 25. *Medidas extraordinarias y temporales de tráfico por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión de tráfico.*

1. El órgano municipal competente podrá implantar medidas extraordinarias y temporales de tráfico por motivos de seguridad vial, seguridad ciudadana, protección de la integridad de los espacios públicos y privados y prevención de situaciones de grave congestión de tráfico, o cuando se prevean o produzcan grandes concentraciones de personas y/o de vehículos con motivo de celebraciones sociales, políticas, religiosas, concentraciones, eventos deportivos, culturales, comerciales u otros usos económicos y sociales.

2. Las medidas extraordinarias y temporales de restricción del tráfico, de limitación de la velocidad y de prohibición del estacionamiento de vehículos que podrán adoptarse cuando proceda son:

a) La modificación de los límites de velocidad establecidos para la circulación de vehículos en determinadas vías urbanas, travesías y tramos de acceso a la ciudad de Madrid.

b) La prohibición o limitación del estacionamiento de vehículos, con carácter general o de determinados vehículos, en las vías públicas, en determinadas zonas y horarios, así como en el ámbito territorial del SER y, en su caso, en los aparcamientos públicos rotacionales de titularidad municipal.

c) La prohibición total o parcial de circulación en determinadas vías y horarios bien con carácter general o de determinados vehículos.

d) La limitación o modificación de horarios de carga y descarga.

3. Las medidas que se adopten prevalecerán sobre el régimen general de circulación y estacionamiento previsto en esta ordenanza, debido a su carácter excepcional y temporal y en consideración a la necesaria garantía del derecho fundamental a la vida y la integridad física, así como la garantía de la seguridad pública conforme a lo previsto en los artículos 35, 38, 39.1, 40 y 41 de la LCREM, en relación con los artículos 7 b), 7 c), 7 f), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 45 y 47 del RGC.

4. Quedan exceptuados de las medidas de restricción del tráfico y de la prohibición del estacionamiento los siguientes vehículos:

a) De las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, Policía Municipal y Agentes de Movilidad.

b) De extinción de incendios, protección civil y salvamento.

c) De asistencia sanitaria, pública o privada, incluidos los destinados al servicio de entrega de medicamentos a las oficinas de farmacia.

d) Grúas para el remolque de vehículos, vehículos taller y auxilio en carretera, así como de otros servicios que actúen en caso de emergencia.

e) De la grúa municipal.

f) De transporte público colectivo y asistencia al mismo, así como al servicio público del taxi.

g) De prestación y mantenimiento de servicios públicos básicos.

h) Los utilizados para el desplazamiento de personas de movilidad reducida que residan en el ámbito territorial afectado por las restricciones, siempre que se esté desplazando la persona titular de dicha autorización en el vehículo y se exhiba reglamentariamente en el parabrisas de mismo la TEPMR.

i) Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y los VMP.

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

a) Los utilizados para el desplazamiento de personas de movilidad reducida no residentes en el ámbito territorial sujeto a la restricción, en los que se esté desplazando la persona titular de la TEPMR, siempre que exhiba la TEPMR en el parabrisas del vehículo, en los términos y con las condiciones que por motivos de seguridad se determinen.

b) Los destinados a la prestación de servicios o actividades que por su importancia sean esenciales para el funcionamiento de la comunidad y así se cataloguen por la Junta de Gobierno u órgano en que delegue.

c) Los vehículos de residentes, así como los vehículos comerciales e industriales que cuenten con la correspondiente autorización de estacionamiento del SER en el ámbito territorial del AER objeto de restricción conforme a lo previsto en los apartados 1 y 2, así como los de los autorizados para estacionar en sus reservas específicas.

d) Los autotaxi que estén en servicio y quien los conduzca esté presente y los vehículos de alquiler con conductor con servicio contratado y origen o destino en la zona restringida.

e) Aquellos otros que, por causas debidamente justificadas, se excepcionen por la Junta de Gobierno u órgano en que delegue.

6. El decreto de activación, que determinará la fecha y hora a partir de los cuales se implementarán cada una de las medidas, será objeto de publicación en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid y en el Boletín del Ayuntamiento de Madrid, así como en el Portal de Transparencia del Ayuntamiento de Madrid.

Asimismo se dará la mayor difusión informativa posible a su contenido a través del portal web municipal, de los medios de comunicación, redes sociales, aplicaciones móviles y aquellos otros que favorezcan su conocimiento por la ciudadanía.

De conformidad con lo previsto en la legislación de tráfico, circulación y seguridad vial la modificación de los límites de velocidad establecidos para la circulación de vehículos será inmediatamente eficaz desde el momento en que se adapte la oportuna señalización vial en los paneles de mensaje variable.

7. Cuando se trate de medidas excepcionales de tráfico adoptadas por razones de seguridad vial o de grave congestión de tráfico, la vigilancia de su cumplimiento se realizará por la Policía Municipal y por los Agentes de Movilidad, así como por medios automáticos cuando resulte posible.

En el supuesto de aplicación de las medidas de prohibición o limitación del estacionamiento en el ámbito territorial del SER, su control se realizará, además, por el correspondiente personal de control.

8. Cuando se trate de medidas excepcionales de tráfico adoptadas por razones de seguridad la vigilancia del cumplimiento de las medidas adoptadas se realizará por la Policía Municipal.

9. El incumplimiento de las medidas de restricción del tráfico, de los límites de velocidad de circulación, de la prohibición o limitación del estacionamiento de vehículos, de la limitación de horarios de carga y descarga o de la restricción de la circulación de todos o parte de los vehículos, que se adopten en determinadas zonas y horarios con carácter temporal, se entenderá a todos los efectos constitutivo de infracción en materia de tráfico, conforme a los tipos legales y régimen de sanciones que en cada caso correspondan, de acuerdo con lo establecido en el artículo 18, 21, 75 a 77, 80 y 81 de la LTSV."

Rectificado error apartado doce del artículo único. BO. Ayuntamiento de Madrid 19/11/2021 núm. 9019 pág. 15-22.

Trece.- En el artículo 27, se modifica el apartado 6, que queda redactado en los siguientes términos:

"6. Las autorizaciones de establecimiento de las ocupaciones se concederán con la vigencia temporal que determinará la propia autorización que, en su caso, determinará las condiciones de su posible prórroga. Previa solicitud del interesado antes de la finalización del plazo de vigencia, podrá prorrogarse el plazo para el que fueron concedidas. En todo caso, deberá justificarse la necesidad de la prórroga e indicar la nueva fecha de finalización."

Catorce.- El artículo 28 queda redactados en los siguientes términos:

"Artículo 28. *Uso.*

1. En función de su tipología y sin perjuicio de las instalaciones desmontables y los bienes muebles con los que se lleve a cabo el aprovechamiento especial del dominio público que motiva la ocupación, únicamente podrán emplearse en las ocupaciones los siguientes tipos de vehículos:

a) Los vehículos y maquinaria empleados para la carga-descarga, tales como furgón, camión, camión-grúa, camión hormigonera, camión de bombeo y demás vehículos y maquinaria, en las condiciones especificadas en la autorización.

b) Máquinas de servicios automotrices y demás vehículos que transporten la carga a elevar, en las condiciones especificadas en la autorización de la ocupación.

c) Vehículos directamente empleados para la prestación de servicios o el desarrollo de las campañas descritas en los artículos 27.2 d) y 27.2 f).

2. En ningún caso se podrá utilizar la ocupación como espacio de estacionamiento para vehículos particulares de empleados, clientes u otras personas relacionadas con la actividad que dio origen a la autorización correspondiente."

Quince.- El artículo 30 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 30*. Documentación.*

Para la tramitación de estas autorizaciones de ocupación será necesario presentar la siguiente documentación:

a) Solicitud debidamente cumplimentada en modelo oficial, acompañada de declaración responsable de la persona física o jurídica solicitante sobre la veracidad de los siguientes extremos:

1.º la dirección de la ocupación solicitada, con indicación de coordenadas, calle y número;

2.º las dimensiones de la ocupación expresada en metros;

3.º la duración, periodicidad, días y horario en que se va a efectuar;

4.º los vehículos con los que se va a efectuar la ocupación en aquellas ocupaciones que requieran el empleo de vehículos y maquinaria, excepto en las ocupaciones para la realización de obras en el pavimento de vías públicas municipales.

b) Acreditación del pago de las tasas que, en su caso, corresponda abonar relacionadas con el documento administrativo autorizante.

c) Planos de situación, detalle y señalización necesarios a escala adecuada, en los que quede perfectamente definida mediante las cotas correspondientes la zona que se pretende ocupar así como, en su caso, los desvíos de tráfico rodado o tránsito peatonal necesarios. El plano de señalización de la ocupación propondrá la señalización a instalar tanto en carril de circulación, como en banda de estacionamiento y acera.

d) Cuando el objeto de la ocupación sea la realización de obras o trabajos relacionados con las mismas:

1.ª Identificación de la licencia de obras, orden de ejecución o acto administrativo que, en su caso, autorice la obra.

2.ª Declaración responsable, firmada por técnico competente, de que no dispone de espacio en el interior del recinto de la obra para la realización de los trabajos para los que solicita ocupación en vía pública.

e) Cuando el objeto de la ocupación sea la realización de campañas sociales, sanitarias, asistenciales, educativas, turísticas o similar, de carácter puntual, memoria justificativa y detallada del objeto de la campaña, indicando el órgano promotor de la misma."

Dieciséis.- El artículo 32 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 32*. Modificación, revocación y extinción de las ocupaciones.*

1. La autoridad municipal podrá modificar, en cualquier momento, las condiciones de otorgamiento de las ocupaciones cuando se adopten nuevos criterios de apreciación por motivos de excepcional interés general debidamente justificado o cuando se produzcan circunstancias de movilidad, fluidez del tráfico, seguridad vial o calidad ambiental, tanto por contaminación atmosférica como por ruido, que así lo justifiquen, siendo de cuenta del titular de la ocupación los gastos que se deriven de la modificación o retirada de la señalización.

2. En cualquier momento la autoridad municipal otorgante de una ocupación podrá revocarla por razones de interés público, sin generar derecho a indemnización, cuando resulten incompatibles con las condiciones generales aprobadas con posterioridad, produzcan daños en el dominio público, impidan su utilización para actividades de mayor interés público o menoscaben el uso general.

3. El titular de una ocupación podrá solicitar su modificación, ya sea su ampliación o reducción en la dimensión, duración, días y horario, considerándose a estos efectos como una nueva solicitud sujeta al procedimiento general descrito y acompañada, en su caso, de la documentación específica exigida para cada tipo de ocupación.

4. El titular de una ocupación deberá comunicar su extinción anticipada en cuanto se produzca la finalización de los trabajos u obras que justificaron su otorgamiento, mediante comunicación dirigida al órgano municipal otorgante, así como retirar de forma inmediata los vehículos, señalización y demás elementos temporalmente instalados al amparo de la ocupación.

No obstante, la extinción anticipada de 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, deberá producirse en los términos que determinen los servicios municipales afectados que deberán coordinarse para que dicha extinción se produzca lo antes posible."

Diecisiete.- El artículo 34 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 34. *Señalización de las ocupaciones.*

1. Todas las ocupaciones de las vías y espacios públicos deberán estar identificadas mediante el empleo de la señalización vertical y de balizamiento prevista en el Reglamento General de Circulación, sin perjuicio de las particularidades establecidas para algunas de ellas.

Dada la naturaleza y duración de las actividades, trabajos o prestaciones de servicios que requieren de la autorización de una ocupación, no se considera necesario emplear señalización horizontal en el pavimento, salvo que tal extremo se especifique en las condiciones particulares o en el plano de la autorización de la ocupación.

2. La señalización se realizará conforme a lo indicado en el artículo 38."

Dieciocho.- Se modifica el título de la sección 2.ª del capítulo III del título II del libro primero, que queda redactado en los siguientes términos:

"Sección 2.ª ORDENACIÓN TEMPORAL DEL TRÁFICO PARA PROTEGER LA SALUD PÚBLICA FRENTE A LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL DEL AIRE".

Diecinueve.- El artículo 35 queda redactado en los siguientes términos:

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

1. Dando cumplimiento a las condiciones de publicidad y de información previstas en este artículo, el órgano municipal competente adoptará, salvo justificación motivada en contra, con base en los artículos 7 g), 18 y 21 de la LTSV y los artículos 38, 39.1 y 40 a) de la LCREM, medidas extraordinarias y temporales de ordenación del tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, cuando exista riesgo o se haya producido la superación de los umbrales de alerta o los valores límite establecidos por la LCA y el anexo I del RCA, en cumplimiento de la normativa europea, estatal y autonómica de calidad del aire y de los artículos 39 y 40.4 de la OCAS.

2. Las medidas extraordinarias y temporales de tráfico se adoptarán, salvo justificación motivada en contra, en los supuestos previstos en el apartado 1, ya sea aisladamente o de forma conjunta y, cuando proceda, coordinadamente con las Administraciones titulares de las vías de acceso a la ciudad, son:

a) La modificación de los límites de velocidad establecidos para la circulación de vehículos en determinadas vías urbanas, travesías y tramos de acceso a la ciudad de Madrid.

b) La prohibición o limitación del estacionamiento de vehículos, con carácter general o de determinados vehículos, en las vías públicas, en determinadas zonas y horarios, así como en el ámbito territorial del SER y, en su caso, en los aparcamientos públicos rotacionales de titularidad municipal.

c) La prohibición total o parcial de circulación en determinadas vías y horarios bien con carácter general o de determinados vehículos.

d) La limitación de horarios de carga y descarga.

3. Las medidas que se adopten se atendrán a lo previsto en los artículos 39 y 40 de la OCAS y a los planes de acción a corto plazo aprobados por el Ayuntamiento de Madrid en aplicación del artículo 16.4, en relación con el artículo 16.2 b) de la LCA y el artículo 25 del RCA.

4. Las medidas que se adopten prevalecerán sobre el régimen general de circulación y estacionamiento previsto en esta ordenanza, debido a su carácter excepcional y temporal y en consideración a la necesaria garantía del derecho fundamental a la vida y la integridad física, la protección de derecho constitucional a la salud, la tutela por los Poderes Públicos de la salud pública, y la protección de derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona protegidos por los artículos 15, 43.1, 43.2 y 45 de la Constitución Española.

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

a) Vehículos de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, Policía Municipal y Agentes de Movilidad.

b) Vehículos de extinción de incendios, protección civil y salvamento.

c) Vehículos de la grúa municipal.

d) Vehículos de otros servicios que actúen en caso de emergencia entre los que se incluirán las grúas para el remolque de vehículos, vehículos de auxilio en vías públicas y vehículos de taller.

e) Vehículos de asistencia sanitaria, pública o privada, incluidos los destinados al servicio de entrega de medicamentos a las oficinas de farmacia.

f) Vehículos de transporte público colectivo y asistencia al mismo.

g) Vehículos de prestación y mantenimiento de servicios públicos básicos.

h) Los vehículos utilizados para el desplazamiento de personas de movilidad reducida en los que se exhiba la autorización especial TEPMR, con sujeción a las prescripciones y límites establecidos en la autorización especial y siempre que se esté desplazando la persona titular de dicha TEPMR.

i) Vehículos de alta ocupación, entendiéndose por tales a estos efectos aquellos que vayan ocupados por tres o más personas.

j) Los vehículos destinados a la prestación de servicios o actividades que por su importancia sean esenciales para el funcionamiento de la comunidad y así se cataloguen por la Junta de Gobierno u órgano en que delegue.

k) Los vehículos menos contaminantes en función de su categoría de clasificación ambiental y de acuerdo con las normas del Protocolo para episodios de contaminación vigentes.

l) Los vehículos de aquellos trabajadores cuya hora de inicio o fin de la jornada laboral no coincida con el de cobertura del transporte público, siempre que así se acredite a través de un certificado del empleador.

m) Bicicletas, motocicletas, triciclos, ciclomotores y VMP.

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

ñ) Los autotaxi que estén en servicio y quien los conduzca esté presente y los vehículos de alquiler con conductor con servicio contratado y origen o destino en la zona restringida.

o) Aquellos otros vehículos que, por causas debidamente justificadas, se excepcionen por la Junta de Gobierno u órgano en que delegue.

6. Con carácter previo a la adopción de cualquiera de las medidas de restricción reguladas en el presente artículo se dará la mayor difusión informativa posible a su contenido a través del portal web municipal, de los medios de comunicación, redes sociales, aplicaciones móviles y aquellos otros que favorezcan su conocimiento por la ciudadanía.

7. En los supuestos contemplados en el artículo 35.1, tras la verificación de los niveles de inmisión alcanzados y/o de las previsiones meteorológicas, se adoptarán y activarán mediante decreto del área de gobierno competente en materia de medio ambiente, atendiendo al plan de acción a corto plazo durante episodios de contaminación aplicable, cuantas medidas recogidas en el artículo 35.2 resulten oportunas para reducir la contaminación y/o la exposición a la misma, a fin de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

El decreto de activación de dichas medidas determinará la fecha y hora a partir de los cuales se implementarán cada una de las medidas correspondientes en función del escenario que se alcance, así como su modificación y desactivación en función de la evolución de la situación de contaminación y de la predicción meteorológica, y del mismo se dará información clara, comprensible y accesible a la población.

Esta información, que contendrá las distintas medidas que se vayan a implementar, deberá facilitarse con anterioridad al momento de su activación a través de medios de difusión apropiados previstos en la LCA y el RCA, sin perjuicio de su publicación en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid y en el Boletín del Ayuntamiento de Madrid. Asimismo se publicarán en el Portal de Transparencia del Ayuntamiento de Madrid.

8. De conformidad con lo previsto en los artículos 21, 53.1 y 54.1 b) de la LTSV y en los artículos 45 y 47 del RGC, en relación con el artículo 50 del RGC y el artículo 17 de esta ordenanza, la modificación de los límites de

velocidad establecidos para la circulación de vehículos será inmediatamente eficaz desde el momento en que se adapte la oportuna señalización vial en los paneles de mensaje variable.

9. La vigilancia del cumplimiento de las medidas de restricción del tráfico y/o del estacionamiento adoptadas se realizará por la Policía Municipal y por los Agentes de Movilidad, así como por medios automáticos cuando resulte posible. En el supuesto de aplicación de las medidas de prohibición o limitación del estacionamiento en el ámbito territorial del SER, su control se realizará, además, por el correspondiente personal de control.

10. El incumplimiento de las medidas de restricción del tráfico, de los límites de velocidad de circulación, de la prohibición o limitación del estacionamiento de vehículos, de la limitación de horarios de carga y descarga o de la restricción de la circulación de todos o parte de los vehículos, que se adopten en determinadas zonas y horarios con carácter temporal, constituye infracción en materia de tráfico sancionable conforme a lo previsto en los artículos 18, 21, 75 a 77, 80 y 81 de la LTSV."

Veinte.- El artículo 38 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 38. *Señalización de las ocupaciones.*

1. Todas las ocupaciones de las vías y espacios públicos objeto de la presente ordenanza, y sin perjuicio de las particularidades establecidas para algunas de ellas, deberán estar identificadas mediante el empleo de la señalización vertical y de balizamiento prevista en la normativa estatal de tráfico y de señalización de carreteras y vías públicas. Únicamente podrá utilizarse señalización horizontal cuando así se haga constar expresamente en las condiciones particulares o en el plano de la autorización.

2. En orden a la señalización de las ocupaciones, por el titular de la correspondiente autorización deberán cumplirse las siguientes obligaciones:

a) Presentar los planos necesarios para definir las ocupaciones, incluyendo la señalización que en cada caso corresponda.

b) Suministrar, instalar y conservar los elementos de señalización y balizamiento que correspondan, siendo de su cuenta los gastos que se deriven.

c) Señalizar y balizar, en su caso, en la forma, color, diseño, símbolos, significado y tamaño que figuren en el catálogo oficial de señales de circulación aprobado por el Reglamento General de Circulación.

d) Comunicar a la Policía Municipal y a los Agentes de Movilidad con al menos, cuarenta y ocho horas de antelación a la fecha en la que dé comienzo la ocupación, su localización exacta con expresión de la calle y número, dimensión, duración, días y horario, que se realizará en la forma descrita en el apartado siguiente.

e) Señalizar y balizar, en su caso, el espacio ocupado de acuerdo con los criterios establecidos en este artículo, sin perjuicio de las particularidades establecidas para cada tipo de ocupación.

f) En todos los casos, la obligación de señalizar alcanzará no sólo a la propia ocupación de la vía pública, sino también a aquellos lugares en que resulte necesaria cualquier indicación como consecuencia directa o indirecta de los trabajos u obras que se realicen.

g) Anular la señalización fija contradictoria con la señalización provisional, previa autorización municipal expresa en los términos establecidos en la autorización.

h) Adoptar las medidas necesarias para evitar daños a las personas o a las cosas, acotando el perímetro donde pudiera existir algún peligro para los viandantes, canalizando y señalizando el tránsito peatonal que deberá

garantizar la accesibilidad para todas las personas a través de un itinerario peatonal accesible en las condiciones previstas en la legislación de tráfico, circulación y seguridad vial y de accesibilidad.

i) Retirar, provisional o definitivamente, según proceda, los elementos de señalización y balizamiento empleados una vez finalizada la ocupación.

j) Reponer o adaptar la señalización fija una vez finalizada la ocupación.

3. Cuando la ocupación afecte a zona en la que esté autorizado el estacionamiento, será obligatorio:

a) Señalizar la prohibición de estacionamiento con una antelación mínima de cuarenta y ocho horas mediante el empleo de los elementos que a continuación se indican:

1.º Señales portátiles de estacionamiento prohibido, colocadas una en cada extremo de la zona a ocupar, asegurando que las flechas de las señales delimiten correctamente la ocupación. En cada señal se colocará un cartel indicativo de la fecha y hora de la ocupación en el formato aprobado por el Ayuntamiento de Madrid, que podrá incorporar un código QR u otra referencia que facilite la comprobación electrónica por cualquier persona de la autenticidad y las características de la autorización otorgada a través de la sede electrónica del Ayuntamiento de Madrid.

2.º Cinta balizada o sistema similar que siempre que sea posible se fijará al mobiliario o arbolado urbano mediante un sistema que garantice su fijeza y sin que se produzcan daños o menoscabo alguno. La cinta se colocará de forma aérea, permitiendo holgadamente el paso de personas, sin que en ningún caso se encuentre fijada al suelo, para evitar tropiezos.

b) Comunicar electrónicamente al órgano municipal autorizante de la ocupación, con una antelación mínima de cuarenta y ocho horas, en el formato y a través del sistema que éste establezca, la fecha y hora de colocación de las señales, la duración, la fecha y hora de realización de la ocupación, y la documentación multimedia que se establezca incluyendo en particular fotografías que no hayan sufrido ningún tipo de tratamiento desde su captura y contengan en su metainformación asociada la fecha de realización y su georreferenciación, y que además deberán reunir las siguientes especificaciones:

1.ª Se incluirá una imagen de tipo panorámico desde la acera de enfrente.

2.ª Las fotografías de las señales permitirán la lectura clara del cartel colocado en las mismas.

3.ª Permitirán visualizar correctamente la fijación de las señales al mobiliario.

4.ª Se fotografiará la cinta de señalización.

5.ª Las fotografías de los vehículos permitirán la lectura de las placas de matrícula.

Cuando en la zona autorizada se encuentre algún contenedor debidamente autorizado, podrá ocuparse la zona inmediata siempre que se cumplan los requisitos indicados anteriormente y se remitan las fotografías que lo acredite en los términos regulados.

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

a) Señalizar la ordenación resultante, el estrechamiento de carriles y la reducción de la velocidad, de modo que quede garantizada la seguridad vial tanto del tráfico de vehículos como, en su caso, del posible tránsito peatonal.

b) Proteger la zona a ocupar mediante elementos de balizamiento o vallas.

c) Requerir la presencia de señalistas, en los casos previstos en la autorización.

d) Señalizar los desvíos y proteger a las bicicletas del tráfico, de modo que no haya diferencia en el grado de seguridad y accesibilidad y no suponga un rodeo reseñable.

5. Cuando la ocupación implique el corte de calle, será obligatorio señalizar los desvíos alternativos mediante el empleo de la señalización provisional correspondiente, requiriendo, en su caso, la presencia de señalistas.

6. Si la ocupación afecta a la acera se deberá garantizar un itinerario peatonal accesible de al menos un metro y ochenta centímetros de anchura. Cuando ello no sea posible, podrá habilitarse, excepcionalmente y según las circunstancias concurrentes en cada caso, un pasillo peatonal en calzada debidamente protegido y balizado, un paso de peatones provisional o el establecimiento de un itinerario alternativo debidamente señalizado e iluminado.

7. Cuando la ocupación afecte a la funcionalidad de alguna parada de transporte público regular de viajeros de uso general, a alguna estación del sistema de bicicleta pública del Servicio de arrendamiento público de bicicletas de titularidad municipal o a algún tramo de carril bus, con o sin separador físico, la persona interesada deberá comunicarlo al operador del transporte con una antelación mínima de setenta y dos horas, excluyendo de las mismas los sábados, domingos y festivos, para que puedan adoptarse las medidas oportunas: entre otras, la modificación funcional y la señalización de las paradas, la retirada del separador de carril bus, así como la información a las personas usuarias de la situación y de las condiciones de uso.

Los operadores de transporte público colectivo regular de viajeros de uso general y del sistema de bicicleta pública del Servicio de arrendamiento público de bicicletas de titularidad municipal informarán a los órganos competentes sobre las afecciones a sus respectivos servicios que puedan derivarse de la ocupación solicitada, como el desplazamiento de alguna parada de autobús o estación de Servicio de arrendamiento público de bicicletas de titularidad municipal, y sobre la determinación de su coste económico para la valoración municipal de su viabilidad.

La persona que solicite la ocupación se obliga a asumir el pago de los costes económicos que ésta suponga a los servicios municipales, a través de los correspondientes tributos o precios públicos, el abono a los citados operadores de los costes que éstos le acrediten, y finalmente a la reversión de todos los elementos modificados a la situación anterior a la ocupación, salvo que se establezca indicación expresa en contrario en la propia autorización.

8. No podrá procederse a la ocupación sin que se hayan cumplido los criterios de instalación de las señales que en cada caso correspondan.

9. La autorización de ocupación obrará en poder de la persona responsable de la ocupación y en el lugar donde ésta se realice, debiéndose exhibir a petición y requerimiento de la autoridad municipal, admitiéndose en su caso, en su sustitución de la autorización original, copia que incorpore código QR u otra referencia que facilite la comprobación electrónica por cualquier persona de la autenticidad y características de la autorización otorgada a través de la sede electrónica del Ayuntamiento de Madrid."

Rectificado error apartado veinte del artículo único. BO. Ayuntamiento de Madrid 19/11/2021 núm. 9019 pág. 15-22.

Veintiuno.- En el artículo 41, se modifica el apartado 1, que queda redactado en los siguientes términos:

"1. Los autobuses de los servicios regulares de uso general de líneas urbanas e interurbanas únicamente podrán tomar o dejar viajeros en las paradas expresamente determinadas y señalizadas a tal fin mediante postes, indicadores o marquesinas con señales integradas.

Sin perjuicio de ello, la Junta de Gobierno u órgano en que delegue deberá, durante el horario nocturno, y en su caso diurno, autorizar en las líneas de autobuses que operan en este horario que transiten por zonas de baja densidad de población o alejadas de las edificaciones o con una configuración que así lo recomiende por seguridad de los usuarios 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. Dichas condiciones habrán de fundamentarse en motivos técnicos de seguridad vial y de eficiencia del servicio claramente definidos que limiten la arbitrariedad en la toma de decisiones sobre la conveniencia de estas paradas extraordinarias y que generen un marco de garantías a los usuarios. Estas autorizaciones serán objeto de publicación oficial, de publicación digital en el portal web municipal y de exposición en los autobuses autorizados."

Veintidós.- El artículo 47 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 47*. Prohibiciones*.

1. Se prohíbe el estacionamiento en los lugares y supuestos en los que conforme al artículo 40.1 de la LTSV está prohibida la parada, así como en los lugares y supuestos contemplados en el artículo 40.2 de la LTSV.

2. De conformidad con lo previsto en los artículos 7 b), 39.4, 40.2 b) y 40.2 e) de la LTSV y los artículos 39.1 y 40 a) de la LCREM, se prohíbe el estacionamiento:

a) En todos aquellos lugares en los que lo prohíba la señalización existente.

b) En un mismo lugar de la vía pública durante más de cinco días consecutivos, a cuyo efecto sólo se computarán los días hábiles, excluyéndose los sábados, los domingos y los declarados festivos.

En todo caso, la persona titular del vehículo tendrá la obligación de cerciorarse por sí, o por cualquier otra persona o medio, de que su vehículo no se encuentra indebidamente estacionado como consecuencia de cualquier cambio de señalización u ordenación del tráfico; para hacerlo, dispondrá de un máximo de cuarenta y ocho horas consecutivas, a cuyo efecto sólo se computarán los días hábiles. En los lugares autorizados dentro de los parques públicos o zonas verdes, el plazo máximo de estacionamiento en un mismo lugar será de cuarenta y ocho horas.

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 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 II del libro segundo, salvo señalización en contrario.

e) 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, entendiendo 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.

h) 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.

i) En batería, sin señal que habilite tal posibilidad.

j) En línea, cuando el estacionamiento deba efectuarse en batería conforme a la señalización existente.

k) En el arcén.

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.

ll) Los remolques o semirremolques, separados del vehículo tractor que los arrastra.

m) Cuando un vehículo permanezca estacionado en la vía pública para su venta o alquiler, sin que se entienda como tal la actividad descrita en el artículo 194, o desde el cual se proceda a efectuar actividades ilícitas, tales como venta ambulante no autorizada, así como la reparación o depósito no puntual de vehículos en la vía pública y el estacionamiento de caravanas, autocaravanas o similares que se pretendan utilizar como lugar habitable con cierta vocación de permanencia, por cuanto impide la libre circulación, la ocupación temporal de ese espacio de un modo limitado y rotativo por otros vehículos, y dificulta la equitativa distribución de aparcamientos.

n) Asimismo, con carácter excepcional por motivos de protección medioambiental, se prohíbe el estacionamiento en los lugares, periodos y condiciones que se establezcan conforme a lo previsto en el artículo 35.

ñ) En plazas dotadas de sistema de recarga eléctrica situadas en banda de estacionamiento de la vía pública municipal, por todo vehículo que incumpla cualquiera de los siguientes requisitos: disponer de clasificación ambiental CERO emisiones según potencial contaminante y exhibir el correspondiente distintivo ambiental; estar dotado de batería eléctrica apta para su recarga mediante dicho sistema.

o) Se prohíbe el estacionamiento en los lugares, periodos y condiciones que, por motivos de seguridad o de seguridad vial, se establezcan con carácter excepcional conforme a lo previsto en el artículo 25.

3. En ningún caso se permitirá el uso de zonas de parada o estacionamiento para otros fines distintos, salvo autorización municipal expresa.

4. Se prohíbe la realización de cualquier tipo de transacción económica o comercial en relación con las plazas de estacionamiento ubicadas en el dominio público municipal."

Veintitrés.- El artículo 48 queda redactado en los siguientes términos:

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

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

a) En las reservas situadas en banda de estacionamiento, pudiendo encadenarse a sus elementos de anclaje y separación.

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

Con carácter excepcional, los referidos vehículos podrán estacionarse en la acera de las calles que no hayan sido declaradas peatonales ni de especial protección para el peatón cuando no exista una reserva específica

para estos vehículos debidamente señalizada y visible a menos de cincuenta metros, siempre que cumplan los siguientes requisitos y condiciones:

a) Deberán respetar un ancho libre de paso de tres metros para garantizar la movilidad peatonal y mantener una distancia mínima de dos metros a los pavimentos tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público.

b) Se prohíbe su estacionamiento en el ámbito peatonal de las paradas de transporte publico 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.

2. Los ciclomotores, las motocicletas y los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas se estacionarán dando cumplimiento a las siguientes reglas:

a) Con carácter preferente, estacionarán en las reservas exclusivas para este tipo de vehículos situadas en banda de estacionamiento y, en su defecto, en el espacio no reservado de la banda de estacionamiento en forma oblicua a la línea de acera y ocupando un máximo de dos metros, de forma que no se impida el acceso a otros vehículos o el paso desde la acera a la calzada. Se habilitarán estacionamientos de ciclomotores, motocicletas y vehículos de dos o tres ruedas asimilados en la calzada para evitar el estacionamiento en acera siempre que las circunstancias técnicas lo permitan.

b) Excepcionalmente, cuando no sea posible aparcar en la banda de estacionamiento podrán hacerlo sobre aceras si se cumplen todos estos requisitos:

1.º Se trate de calles que no hayan sido declaradas peatonales ni de especial protección para el peatón.

2.º No exista banda de estacionamiento, en los términos de la disposición transitoria sexta.

3.º No exista señalización específica que lo prohíba.

4.º Se respete, en todo caso, un ancho libre de paso de tres metros. Cuando exista acera-bici el ancho de acera libre de paso se contará desde el límite interior de la acera-bici a la fachada.

5º Se respete, en todo caso, 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.

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:

1.ª Paralelamente al bordillo en aceras de menos de seis metros de ancho.

2.ª En semibatería o en ángulo, si la acera tiene más de seis metros de ancho.

c) Se prohíbe el estacionamiento de estos vehículos en los siguientes espacios:

1.º En el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad.

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 II del libro segundo, salvo señalización en contrario.

3.º En el ámbito peatonal de las reservas para el estacionamiento de vehículos de personas con movilidad reducida.

4.º En el ámbito peatonal de las paradas de taxi.

5.º Sobre tapas de registro o de servicios.

6.º Sobre ampliaciones provisionales de acera.

7.º Zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la señalización.

8.º En el ámbito peatonal de los contenedores de residuos.

d) El acceso de estos vehículos a la acera solo podrá llevarse a cabo para estacionar conforme a las reglas establecidas en el artículo 48.2, pudiendo únicamente emplear la fuerza del motor para salvar el desnivel de la acera, debiendo acceder con la diligencia debida para respetar la seguridad vial, la accesibilidad y la prioridad de tránsito de los peatones."

3. Se prohíbe el estacionamiento de los vehículos de motosharing en las aceras cuando exista una reserva específica para estos vehículos a menos de 100 metros".

Rectificado error apartado ventitrés del artículo único. BO. Ayuntamiento de Madrid 19/11/2021 núm. 9019 pág. 15-22.

Veinticuatro.- El artículo 49 queda redactado en los siguientes términos:

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

1. 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.

2. El ámbito territorial sujeto al estacionamiento limitado de vehículos se corresponde con el Área de Estacionamiento Regulado (en adelante, AER), que se subdivide conforme a la delimitación por barrios recogida en el anexo I.

3. Los Ámbitos Diferenciados, dentro del AER, podrán tener otras delimitaciones territoriales acordes a su funcionalidad conforme establece el artículo 55.

4. En las vías límites del AER, las dos aceras se considerarán incluidas dentro de la zona de regulación SER.

5. El horario de ordenación del estacionamiento será:

a) de nueve a veintiuna horas con carácter general, de lunes a viernes no festivos:

b) de nueve a quince horas los sábados;

c) no se presta servicio de estacionamiento regulado los domingos y festivos;

d) de nueve a quince horas en el mes de agosto de lunes a sábado no festivos;

e) de nueve a quince horas los días 24 y 31 de diciembre.

Con carácter excepcional la Junta de Gobierno o el órgano en que delegue podrá, por motivos de seguridad, de seguridad vial, de protección de la integridad de los espacios públicos y privados y del patrimonio de las Administraciones Públicas, en los términos previstos en el artículo 25, o en razones de protección medioambiental en los términos previstos en el artículo 35, por razones de salud pública, protección civil, para garantizar el ejercicio del derecho a votar en los procesos electorales o como consecuencia de trabajos de ordenación y ejecución de obras en el espacio viario, modificar temporalmente el horario de ordenación del estacionamiento en la totalidad del AER o en una zona o zonas del AER por el tiempo concreto e imprescindible para satisfacer el motivo de interés general habilitante.

El acuerdo o decreto que establezca la suspensión deberá concretar su ámbito geográfico y temporal de aplicación, así como las condiciones específicas que resulten de aplicación. El acuerdo o decreto será objeto de publicación oficial en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, de publicación electrónica en el sitio web municipal y en el Portal de Transparencia del Ayuntamiento de Madrid, y se dará difusión de su contenido a través de los medios de comunicación, redes sociales y aplicaciones móviles.

6. Se distinguirán los siguientes tipos de plazas de estacionamiento regulado:

a) Plazas verdes. Son las plazas destinadas preferentemente a las personas residentes definidas en el artículo 50.1, que podrán estacionar conforme a lo dispuesto en los artículos 52.1 y 47.2. Las personas no residentes podrán estacionar en las plazas verdes en los términos previstos en el artículo 52.2.

b) Plazas azules. Son las plazas destinadas preferentemente a las personas no residentes definidas en el artículo 50.2, que podrán estacionar conforme a lo dispuesto en los artículos 52.2 y 47.2. Las personas residentes podrán estacionar en las plazas azules en los términos previstos en el artículo 52.1 k).

c) Plazas mixtas. Son aquellas con doble señalización, tanto horizontal como vertical, en las que, dependiendo del horario establecido y señalizado, el régimen de estacionamiento será el establecido en la correspondiente señalización vertical. Una vez finalizado este horario, dicho régimen pasará a ser el que corresponda al color de la plaza.

d) Plazas de los Ámbitos Diferenciados definidas y reguladas en el artículo 55.

e) Plazas de alta rotación definidas y reguladas en el artículo 56.

7. 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 el estacionamiento durante las veinticuatro horas del día y todos los días del año en las plazas del SER a los vehículos clasificados en el RV en la categoría medioambiental A según su potencial contaminante, incluidos los vehículos históricos, en los términos y con las excepciones temporales previstas en la disposición transitoria cuarta.

8. La información sobre las condiciones de funcionamiento del SER en el AER estará permanentemente accesible para la ciudadanía, a través de su publicación en el portal web municipal y otros canales municipales de información como redes sociales y aplicaciones móviles, manteniéndose en todo momento actualizada.

9. La Junta de Gobierno o el órgano en que delegue podrá, por motivos de seguridad, de seguridad vial, de protección de la integridad de los espacios públicos y privados y del patrimonio de las Administraciones Públicas, en los términos previstos en el artículo 25, o en razones de protección medioambiental en los términos previstos en el artículo 35, por razones de salud pública, protección civil, para garantizar el ejercicio del derecho a votar en los procesos electorales o como consecuencia de trabajos de ordenación y ejecución de obras en el espacio viario, suspender completa o parcialmente la aplicación del régimen general de funcionamiento de dicho servicio en la totalidad o en parte de su ámbito territorial, ya sea de oficio o a solicitud de otro órgano administrativo municipal fundada en los motivos de interés general habilitantes de su competencia.

El acuerdo o decreto que establezca la suspensión deberá concretar su ámbito geográfico de aplicación y temporal de vigencia, así como las condiciones específicas que resulten de aplicación. El acuerdo o decreto será objeto de publicación oficial en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, de publicación electrónica en el sitio web municipal y en el Portal de Transparencia del Ayuntamiento de Madrid."

Veinticinco.- El artículo 50 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 50. *Categorías de uso*.

Se distinguen las siguientes categorías de uso:

1. Residentes. La condición de residente se obtiene mediante la correspondiente autorización otorgada por el Ayuntamiento de Madrid, pudiendo acceder a la misma la persona física con empadronamiento en domicilio incluido en alguno de los barrios del anexo I o en la acera exterior de los viales delimitadores del respectivo barrio, que disponga de vehículo en titularidad, usufructo, *renting*, *leasing*, contrato de alquiler con una empresa cuyo objeto social sea el alquiler de vehículos, o retribución en especie, el cual debe estar de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid. No será exigible este último requisito si el vehículo es propiedad de una persona jurídica con domicilio legal en un municipio distinto al de Madrid.

El Ayuntamiento de Madrid comprobará el cumplimiento efectivo de los requisitos exigidos, pudiendo otorgar autorizaciones provisionales condicionadas a la verificación posterior de su cumplimiento.

2. No residentes. Tienen la condición de no residentes quienes estacionen obteniendo, en su caso, la correspondiente autorización en un parquímetro o dispositivo móvil habilitado, siempre y cuando no tengan la condición de Colectivo Cualificado, a quienes afectará la limitación de la duración del estacionamiento sobre cualquier tipología de plaza, según lo dispuesto en los artículos siguientes.

3. Colectivos cualificados. Podrán formar parte de los colectivos cualificados las personas físicas y jurídicas que ejercen una actividad que precisa para su desarrollo un régimen específico de estacionamiento y que reúnan los requisitos que se indican a continuación.

a) Colectivo Cualificado de Titulares de Vehículos Comerciales e Industriales. Para obtener la autorización correspondiente se requiere figurar de alta en el Impuesto sobre Actividades Económicas (IAE), así como en el IVTM y disponer de un vehículo en titularidad, usufructo, *renting o leasing* o contrato de alquiler con una empresa cuyo objeto social sea el alquiler de vehículos, perteneciente a alguna de las siguientes categorías:

1.ª Furgón, furgoneta o camión con MMA igual o inferior a tres mil quinientos kilogramos.

2.ª Furgón, furgoneta o camión con MMA igual o inferior a cinco mil kilogramos, exclusivamente cuando se trate de vehículos que dispongan de la categoría ECO de clasificación ambiental.

3.ª Vehículo mixto adaptable o vehículo derivado de turismo.

4.ª Vehículo turismo rotulado con la denominación comercial e industrial, exclusivamente cuando la rotulación sea indeleble o con vinilo, de tal manera que la rotulación y desrotulación se tenga que hacer por profesionales, siempre y cuando se trate de vehículos con las categorías CERO Emisiones, ECO, C o B de clasificación medioambiental.

Para formar parte de este colectivo deberá presentarse una declaración responsable sobre el cumplimiento de las condiciones anteriores.

En el supuesto de vehículos en régimen de *renting* o *leasing* o contrato de alquiler con una empresa cuyo objeto social sea el alquiler de vehículos, cuyos titulares soliciten autorización como Colectivo Cualificado de Titulares de Vehículos Comerciales e Industriales, cuando se acredite documentalmente que los mismos no son susceptibles de ser domiciliados en el municipio de Madrid en el RV, no se exigirá su alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid.

En el supuesto de vehículos turismos rotulados, deberá acreditarse documentalmente la rotulación con fotografías de, al menos, los laterales y la parte trasera del vehículo, debiendo esta rotulación ocupar al menos el cuarenta por ciento de la superficie de cada una de las partes. En caso de que aquélla sea dudosa, el titular estará obligado a someter el vehículo a inspección ocular presencial por parte del personal técnico municipal si el Ayuntamiento así lo demanda.

b) Colectivo Cualificado de Titulares de Talleres de Reparación de Vehículos. Para obtener la autorización correspondiente se requiere figurar de alta en el epígrafe de reparación de vehículos del IAE y disponer de una autorización de paso de vehículos para el taller.

c) Colectivo cualificado de Empresas de Vehículos Multiusuarios, destinados a su arrendamiento sin conductor de corta duración y sin base fija (conocidos como *carsharing)*. Para obtener la autorización correspondiente se requiere figurar de alta en el epígrafe de alquiler de automóviles sin conductor del IAE y disponer de vehículos que cumplan los siguientes requisitos:

1.º Vehículos que dispongan de la categoría ECO de clasificación ambiental.

2.º Estar rotulados con la denominación comercial de la empresa.

3.º Estar dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, salvo que se acredite que no son susceptibles de ser domiciliados en el municipio de Madrid en el RV."

Veintiséis.- El artículo 52 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 52. *Autorización de estacionamiento*.

1. Residentes. Las autorizaciones se otorgarán previa solicitud de la persona interesada, acreditando el cumplimiento de los requisitos y el abono de la tasa fijada en la OFSER.

a) Se otorgará una única autorización a cada residente. El vehículo deberá estar clasificado por criterios de construcción en el Reglamento General de Vehículos como turismo, *pick-up*, furgoneta y autocaravana de hasta tres mil quinientos kilogramos de MMA, derivado de turismo o vehículo mixto adaptable.

b) Obtenida una autorización, si la persona residente dispusiera de más de un vehículo de los tipos anteriores, podrá otorgarse autorización para los mismos en número igual a los permisos de conducción que aporte de su cónyuge, pariente en primer grado de consanguinidad o pareja de hecho inscrita en el Registro correspondiente siempre que, sin ser titular de autorización en vigor para estacionar como residente, se encuentre empadronado en el mismo domicilio que la persona residente interesada.

c) La titularidad del vehículo se comprobará en la base de datos de la DGT.

d) En el supuesto de vehículo en usufructo, se deberá aportar documento público acreditativo de la constitución del derecho real de usufructo en el que conste el residente como usufructuario y el vehículo como cosa usufructuada.

e) En el supuesto de vehículo en régimen de *renting*, *leasing*, o contrato de alquiler con una empresa cuyo objeto social sea el alquiler de vehículos, la persona interesada deberá aportar el contrato correspondiente en el que conste como arrendataria. Cuando la empresa de *renting*, *leasing* o alquiler de vehículos tenga su domicilio legal fuera del municipio de Madrid, aportará asimismo una declaración responsable de su representante legal manifestando dicha circunstancia.

f) En el supuesto de vehículo en régimen de retribución en especie, se acreditará mediante comunicación de la empresa titular del vehículo o arrendataria del mismo a través de contrato de renting o leasing, presentada a través del registro electrónico municipal o a través de los medios electrónicos que habilite el Ayuntamiento de Madrid, en la que conste que la persona residente es empleada de la empresa, que la duración del contrato es al menos la pretendida para la autorización y que el vehículo constituye retribución en especie del trabajador, indicando su cuantía.

Cuando la empresa a cuyo nombre figure el vehículo en la DGT tenga su domicilio legal fuera del Municipio de Madrid, se deberá aportar una declaración responsable de su representante legal manifestando dicha circunstancia.

g) En el supuesto de disponer de autorización en vigor sobre un vehículo y sufrir el robo o avería de éste, la persona autorizada en calidad de residente podrá comunicar esta circunstancia al Ayuntamiento de Madrid, en cuyo caso la propia autorización en vigor sobre el vehículo original dará temporalmente cobertura al vehículo de sustitución.

Una vez finalizado el motivo de la modificación temporal de la autorización del vehículo de la persona residente, ésta deberá nuevamente comunicar dicha circunstancia, lo que supondrá la reversión de la autorización a su estado original.

Pasados dos meses desde la tramitación de la sustitución del vehículo, el Ayuntamiento de Madrid podrá requerir a la persona titular de la autorización la justificación de la permanencia de la situación determinante de la sustitución.

h) Cuando resulte necesario por motivos de seguridad, movilidad y medioambientales, así como cuando las personas autorizadas en calidad de residentes no puedan estacionar sus vehículos en la mayor parte o la totalidad de los viales del barrio en el que residen como consecuencia de autorizaciones de ocupación por obras, mudanzas, rodajes u otras circunstancias o acontecimientos extraordinarios, el órgano competente podrá autorizar el estacionamiento de vehículos en parte o en la totalidad del AER mientras persista el motivo.

i) Debido a la configuración principalmente peatonal del viario del barrio 16 (Sol), las personas residentes de este barrio podrán estacionar en uno de los barrios colindantes 11 (Palacio) o 13 (Cortes), en función de la proximidad de su domicilio a uno de estos dos barrios.

Las personas residentes del barrio Sol con domicilio en el interior del perímetro de plaza de Callao, calle de Preciados, Puerta del Sol, calle de Carretas, calle Concepción Jerónima, calle Tintoreros, calle Cuchilleros, calle Cava de San Miguel, calle Fuentes, calle Costanilla de los Ángeles, plaza de Santo Domingo y calle Jacometrezo podrán estacionar en Sol y en el barrio de Palacio (Zona 161).

Las personas residentes del barrio Sol con domicilio en el interior del perímetro de plaza de Callao, calle de Preciados, Puerta del Sol, calle de Carretas, plaza de Jacinto Benavente, calle Cruz, plaza Canalejas, calle Sevilla, calle Virgen de los Peligros y calle Gran Vía podrán estacionar en el barrio Sol y en el barrio de Cortes (Zona 163).

Igualmente las personas residentes del barrio 13 (Cortes) podrán estacionar en el ámbito territorial comprendido en el interior del siguiente perímetro del barrio 35 (Jerónimos): calle Alfonso XII, paseo del Prado, calle Alcalá y glorieta de Carlos V.

j) La autorización de estacionamiento se concederá por períodos mensuales o para una anualidad.

k) La autorización de las personas residentes habilita para estacionar sin limitación de tiempo en las plazas verdes de su barrio. Además en las vías delimitadoras entre barrios, las personas residentes podrán estacionar sus vehículos en las plazas verdes que hubiere junto a ambas aceras. La autorización también habilita para estacionar en las plazas azules de su barrio y en las plazas azules de ambas aceras de las vías delimitadoras entre barrios entre las veinte y las veintiuna horas.

l) La persona residente está obligada a comunicar al órgano gestor de las autorizaciones cada cambio de datos respecto de los considerados en su momento para la obtención de una autorización, para, previa acreditación del cumplimiento de los requisitos y, en su caso, abono de la correspondiente tasa, poder obtener una nueva actualizada.

Sin perjuicio de ello, la Administración municipal comprobará de oficio el cumplimiento de los requisitos necesarios para el mantenimiento o la renovación de las autorizaciones, incluyendo en particular:

1.º Que la persona residente no haya causado baja en el padrón municipal en un domicilio incluido en el AER.

La baja en el padrón en el AER conllevará la baja automática de la autorización del SER.

El cambio de domicilio en el padrón que suponga traslado entre dos barrios pertenecientes al AER conllevará la baja automática de la autorización del SER, siendo preciso que la persona residente solicite el alta en el nuevo barrio.

2.º Los datos derivados de la matrícula del vehículo cruzándola con los obrantes en la base de datos de la DGT, de acuerdo con la normativa en vigor en materia de protección de datos de carácter personal.

La baja definitiva del vehículo o la transferencia del mismo conllevará la baja automática de la autorización del SER, si bien la persona titular, en el supuesto de cambio de vehículo, podrá obtener el cambio de vehículo en su autorización.

2. No residentes. La autorización de estacionamiento se obtendrá en un parquímetro o mediante los sistemas tecnológicos que a tal efecto se habiliten, mediante el pago de la tasa correspondiente conforme a la OFSER, en los siguientes términos:

a) La autorización de las personas no residentes habilita para estacionar exclusivamente dentro del barrio para el cual se ha obtenido y en las vías delimitadoras de los barrios limítrofes siempre y cuando hayan abonado, en su caso, la tasa que corresponda al tipo de plaza en el que esté estacionado el vehículo.

b) La autorización habilita a estacionar durante el tiempo abonado y hasta un tiempo máximo de cuatro horas en plazas azules, de dos horas en plazas verdes y de cuarenta y cinco minutos en plazas de alta rotación.

c) Transcurrido el tiempo máximo autorizado de duración del estacionamiento, el vehículo no podrá estacionarse en el mismo tipo de plazas y barrio hasta que haya transcurrido una hora desde el momento en que finalizara la autorización.

d) En el supuesto de que cualquier persona usuaria no residente rebasase en tiempo inferior a una hora el límite de tiempo autorizado de estacionamiento, podrá suplementar el pago por el exceso, considerándose en tal caso un estacionamiento válido, evitando con ello la infracción del artículo 47.2 h).

e) La OFSER determinará los recargos aplicables al importe de la tasa cuando la concentración media de dióxido de nitrógeno de las estaciones de fondo urbano de la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid que permiten medir la exposición general de la población a este contaminante en la ciudad, o del sistema municipal de predicción de la contaminación del aire, supere sendos niveles escalonados de sesenta y setenta microgramos por metro cúbico entre las cero horas y las veintitrés horas.

Dichos recargos se aplicarán a las autorizaciones de estacionamiento que se obtengan en parquímetros o mediante sistemas tecnológicos durante el horario de funcionamiento del SER del día siguiente a aquél en que se hayan alcanzado dichos niveles.

El Ayuntamiento de Madrid publicará digitalmente esta circunstancia en el portal web municipal, e informará de ella a las personas usuarias en los parquímetros y sistemas tecnológicos habilitados para la obtención de autorizaciones de estacionamiento, con carácter previo al abono de la tasa exigida para obtener la correspondiente autorización. Asimismo se publicará en el Portal de Transparencia del Ayuntamiento de Madrid.

3. Colectivos Cualificados. La autorización de estacionamiento se concederá por períodos mensuales o para una anualidad, una vez acreditado el cumplimiento de los requisitos establecidos y el abono de la tasa fijada en la correspondiente ordenanza fiscal. No obstante, para el colectivo cualificado de Empresas de Vehículos Multiusuarios (Empresas de arrendamiento de vehículos sin conductor de corta duración y sin base fija) la autorización de estacionamiento se concederá por una duración de tres anualidades naturales más los meses que resten hasta diciembre del año en que se solicite, debiéndose abonar la tasa anual o mensual en los términos y plazos fijados en la OFSER.

a) Quienes integren el Colectivo Cualificado de Titulares de Vehículos Comerciales e Industriales podrán solicitar una autorización por cada uno de los vehículos que tengan en titularidad, *renting* o *leasing*.

La autorización de este Colectivo Cualificado habilita para estacionar tanto en plazas de color verde como en plazas de color azul de todo el AER, por un tiempo máximo diario, continuado o no, de hasta ocho horas, excepto los sábados, el mes de agosto y los días 24 y 31 de diciembre no festivos, en los que el tiempo máximo, continuado o no, será de seis horas.

b) Las personas integrantes del Colectivo Cualificado de Titulares de Talleres de Reparación de Vehículos podrán solicitar hasta un máximo de tres autorizaciones que no estarán vinculadas a un vehículo concreto.

La autorización de este Colectivo Cualificado habilita para estacionar en plazas de color azul del barrio del AER en el que esté ubicado el taller, o de color verde exclusivamente en el caso en que el taller se encuentre en el interior de alguna de las ZBEDEP en la que todas las plazas sean de dicho color, por un tiempo máximo diario, continuado o no, de cinco horas.

c) Quienes integren el Colectivo Cualificado de Empresas Multiusuarios (Empresas de arrendamiento de vehículos sin conductor de corta duración y sin base fija que cumplan los requisitos del artículo 194), podrán solicitar una autorización por cada uno de los vehículos que tengan en titularidad, *renting* o *leasing*.

La autorización de este Colectivo Cualificado habilita para estacionar en plazas de color azul de todo el AER, sin sujeción a limitación de tiempo máximo de estacionamiento.

4. Si de las comprobaciones practicadas por la Administración municipal resultara que por la persona titular de la autorización de estacionamiento se ha venido realizando un uso indebido de la misma, o que los datos aportados para su obtención son inexactos o han sido falseados, se iniciará el procedimiento para la revocación de la autorización, sin perjuicio de la incoación del correspondiente el procedimiento sancionador.

5. El Ayuntamiento de Madrid habilitará paulatinamente procedimientos electrónicos y automatizados para facilitar a la ciudadanía la gestión de los trámites relativos a sus autorizaciones."

Veintisiete.- El artículo 54 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 54. *Distribución de plazas*.

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

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

Veintiocho.- El artículo 55 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 55. *Ámbitos diferenciados*.

1. Los Ámbitos Diferenciados son aquellos espacios territoriales cuyas plazas del SER requieren una regulación diferenciada en atención a las razones de interés general que motivan su creación y delimitación.

2. La creación y delimitación del ámbito territorial de los Ámbitos Diferenciados se realizará mediante acuerdo de la Junta de Gobierno u órgano en que delegue, que será publicado en los Boletines Oficiales de la Comunidad de Madrid y del Ayuntamiento de Madrid y difundido mediante el portal web municipal.

3. Se podrán crear Ámbitos Diferenciados para los siguientes fines, que se ajustarán a las normas de uso y señalización siguientes:

a) Ámbito Diferenciado Disuasorio (ADD): Se podrá destinar el uso de determinadas plazas del SER ubicadas en espacios de baja ocupación residencial o rotacional, preferiblemente en las proximidades de intercambiadores de transporte o estaciones de transporte público colectivo, a favorecer el intercambio modal, disuadir del uso del vehículo privado y potenciar el uso del transporte público colectivo regular de viajeros. Se señalizarán horizontalmente mediante línea discontinua de colores naranja y azul alternos.

b) Ámbito Diferenciado Hospitalario (ADHOS): Por motivos socio-sanitarios podrán destinarse a dicho uso determinadas plazas del SER ubicadas en las proximidades de los hospitales. Se señalizarán horizontalmente mediante rectángulos de veinte por treinta centímetros de colores rojo y blanco alternos.

4. En las plazas de los Ámbitos Diferenciados se podrá estacionar hasta un máximo de doce horas diarias en función del cumplimiento de los requisitos del ámbito, en los términos que ordene la señalización vertical.

5. La OFSER podrá establecer tasas específicas diferenciadas para el estacionamiento en las plazas de los Ámbitos Diferenciados.

6. Los Ámbitos Diferenciados no incluirán plazas verdes ni les resultará de aplicación el porcentaje de distribución de plazas previsto en el artículo 54."

Veintinueve- En el título III del libro primero se suprime el capítulo IV, que queda sin contenido.

Treinta.- El artículo 56 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 56. *Plazas de alta rotación*.

1. Son aquellas plazas ubicadas en calles o tramos de las mismas sometidas a una regulación especial para favorecer la rotación en su uso, reducir el tráfico de agitación y favorecer la movilidad del entorno de forma compatible con la intensa demanda de estacionamiento por su proximidad a sedes de Administraciones Públicas, centros oficiales, equipamientos sanitarios, educativos, culturales, sociales y deportivos o zonas comerciales.

2. Se señalizarán horizontalmente mediante rectángulos de veinte por treinta centímetros de colores azul y blanco alternos.

3. El estacionamiento en estas plazas exige el abono de la tasa específica establecida en la OFSER.

4. Salvo ordenación específica mediante señalización vertical, el tiempo máximo autorizado de estacionamiento será de cuarenta y cinco minutos, que una vez cumplido impedirá estacionar en plazas de alta rotación del mismo barrio hasta que hayan transcurrido treinta minutos desde el momento en que finalizara la autorización.

5. Si se rebasara el límite de tiempo autorizado de estacionamiento en tiempo inferior a treinta minutos se podrá suplementar el pago por el exceso, considerándose en tal caso un estacionamiento válido, evitando con ello la infracción del artículo 47.2 h)."

Treinta y uno.- El artículo 57 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 57. *Ampliación del Servicio de Estacionamiento Regulado*.

1. El ámbito territorial en que resulta de aplicación la normativa del SER es el AER establecida en el anexo I.

2. La implantación efectiva del SER en las zonas, barrios y distritos incorporados al AER se llevará a cabo en los términos previstos en la disposición transitoria quinta."

Treinta y dos.- En el título III del libro primero el contenido del capítulo V, pasa a ser el capítulo IV.

Rectificado error apartado treinta y dos del artículo único. BO. Ayuntamiento de Madrid 19/11/2021 núm. 9019 pág. 15-22.

Treinta y tres.- En el título III del libro primero se modifica el título del nuevo capítulo IV que queda redactado en los siguientes términos:

"CAPÍTULO IV.

Reservas".

Rectificado error apartado treinta y tres del artículo único. BO. Ayuntamiento de Madrid 19/11/2021 núm. 9019 pág. 15-22.

Treinta y cuatro.- El artículo 59 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 59*. Clasificación de las reservas de estacionamiento*.

1. Las reservas de estacionamiento para la parada o estacionamiento de vehículos se clasifican en dotacionales y no dotacionales:

2. Son dotacionales las reservas que se establezcan por razones de interés público y en beneficio general para su utilización por quienes reúnan los requisitos establecidos para cada una de ellas, sin perjuicio de lo establecido en la normativa estatal en materia de tráfico, circulación y seguridad vial.

3. Atendiendo al servicio al que se destinen, se distinguen las siguientes categorías de reservas dotacionales:

a) Vehículos para personas con movilidad reducida.

b) Autotaxis.

c) Ciclomotores y motocicletas, vehículos homologados de dos ruedas, vehículos de tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas por la normativa estatal en materia de tráfico, circulación y seguridad vial, y vehículos de movilidad personal.

d) Carga y descarga, reguladas en los artículos 201 y 202.

e) Vehículos destinados al transporte regular de viajeros de uso general, reguladas en los artículos 148 a 151.

f) Vehículos destinados al transporte regular de viajeros de uso especial.

g) Vehículos destinados al transporte colectivo discrecional de viajeros.

h) Servicios de interés municipal.

i) Recarga de vehículos eléctricos.

j) Bicicletas y VMP.

k) Vehículos CERO Emisiones destinados al arrendamiento sin conductor de corta duración y sin base fija definidos y regulados en el artículo 194.

4. Son reservas no dotacionales aquellas que se establezcan en beneficio particular y a petición de quien tuviera interés.

5. Atendiendo a la entidad o actividad para la que se solicite, se distinguen las siguientes categorías de reservas no dotacionales:

a) Organismos Públicos.

b) Misiones Diplomáticas, Oficinas Consulares y Organizaciones Internacionales.

c) Centros sanitarios o asistenciales.

d) Establecimientos hoteleros.

e) Actividades singulares."

Treinta y cinco.- En el artículo 60, se modifica el apartado 7, que queda redactado en los siguientes términos:

"7. El establecimiento de reservas dotacionales o no dotacionales no comprendidas en ninguna de las categorías indicadas en los apartados 3 y 5 del artículo 59, deberá estar suficientemente motivado en cuanto a su necesidad y singularidad y requerirá de informe preceptivo, previo y vinculante del órgano competente en materia de planificación de la movilidad."

Treinta y seis.- El artículo 72 queda redactado en los siguientes términos:

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

Estas reservas tienen por objeto habilitar en la vía pública espacios que faciliten la parada y el estacionamiento de motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, así como de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP situándolas, cuando y donde proceda conforme al criterio técnico de los servicios municipales de movilidad, en un recinto con elementos de protección respecto del resto de vehículos."

Treinta y siete.- El artículo 73 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 73. *Uso*.

Podrán utilizar estas reservas las motocicletas y los ciclomotores de dos y tres ruedas, así como las bicicletas, las bicicletas de pedales con pedaleo asistido y los VMP, no pudiendo hacer uso de ellas ningún otro tipo de vehículo durante el horario que expresamente se determine.

Los vehículos de este tipo que estén ligados al ejercicio de una actividad de explotación económica, incluidas la actividad de arrendamiento sin conductor de corta duración y sin base fija y la actividad de reparto de comida y bienes, podrán estacionar en las reservas municipales siempre que no ocupen más del cincuenta por ciento de las plazas existentes en cada concreta reserva de estacionamiento, computando a tal efecto el número total de los distintos tipos de vehículos de todas las actividades económicas estacionados en dicha reserva."

Treinta y ocho.- El artículo 75 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 75. *Disposiciones técnicas*.

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

a) Emplazamiento: las reservas de estacionamiento para motocicletas y ciclomotores, bicicletas y VMP se habilitarán en zonas de estacionamiento permitido, se dispondrán preferentemente en bandas de estacionamiento en línea con elementos de protección, en su caso, y se ubicarán con carácter general en los quince metros anteriores y cinco metros posteriores al sentido de la circulación de todos los pasos de peatones, en los quince metros anteriores a las intersecciones, así como en aquellos otros lugares seleccionados en función de la demanda existente.

b) Limitaciones horarias: con carácter general, las reservas de estacionamiento para motocicletas y ciclomotores, bicicletas y VMP se establecerán exclusivamente para los días laborables, de lunes a viernes, en

horario de ocho a veinte horas, pudiendo imponerse otras limitaciones en cuanto a días y horarios en función de su utilización."

Treinta y nueve.- El artículo 78 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 78. *Uso de las reservas*.

1. La utilización de las reservas estará limitada para su uso afecto al desarrollo de las actividades y servicios de interés municipal que se indican a continuación:

a) La prestación de un servicio o la realización de una actividad de interés municipal tales como las establecidas como punto limpio, bibliobús, transporte urbano de mercancías, carga y descarga de agua reciclada, vehículos eléctricos, gestión administrativa y aquellos otros de naturaleza similar que se establezcan en beneficio del municipio.

b) El desempeño de actividades de gestión e inspección propias de los centros municipales oficiales.

c) Colocación de contenedores de residuos y prestación del servicio de gestión de residuos por vehículos municipales.

2. Las reservas para desempeño de actividades de gestión e inspección propias de los centros municipales oficiales, contempladas en el apartado 1 b) serán de dos tipos:

a) Con carácter general se establecerán reservas de tipo general que garanticen su uso municipal en régimen rotatorio y no exclusivo.

b) De forma restrictiva podrán autorizarse reservas municipales de uso específico o exclusivo de determinadas dependencias o servicios municipales en los que, en atención a su finalidad, condiciones de uso y circunstancias concurrentes, resulte debidamente justificado por razones de seguridad o movilidad, establecer reservas exclusivas municipales.

3. El uso de las reservas de los centros municipales oficiales del apartado 2, tanto las de tipo general como las exclusivas, se sujeta al cumplimiento simultáneo de las siguientes obligaciones:

a) disponer de la preceptiva tarjeta de estacionamiento otorgada por el órgano competente en la que consten las personas titulares de la misma y los centros a cuyo favor se expidan;

b) y exhibir la preceptiva tarjeta de estacionamiento en la parte interior del parabrisas del vehículo de forma que resulte totalmente visible;

c) una reserva municipal señalizada no podrá usarse por vehículos municipales que carezcan de la preceptiva tarjeta de estacionamiento, ni por los que disponiendo de ella no la exhiban reglamentariamente.

4. La tarjeta de estacionamiento exigida para el uso de las reservas municipales del apartado 2 solo se expedirá, con carácter general, para vehículos oficiales municipales. Con carácter excepcional y por motivos debidamente justificados podrán expedirse tarjetas de estacionamiento para los vehículos privados que se utilicen en la prestación de los servicios municipales.

5. La Junta de Gobierno u órgano en que delegue determinará los criterios de actuación en relación con la autorización, señalización y uso de las reservas de los centros municipales oficiales del apartado 2."

Cuarenta.- El artículo 85 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 85. *Uso de los aparcamientos para bicicletas*.

Serán de uso exclusivo para bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y VMP.

Los vehículos de este tipo que estén ligados al ejercicio de una actividad de explotación económica, incluidas la actividad de arrendamiento sin conductor de corta duración y sin base fija y la actividad de reparto de comida y bienes, podrán estacionar en las reservas municipales siempre que no ocupen más del cincuenta por ciento de las plazas existentes en cada concreta reserva de estacionamiento, computando a tal efecto el número total de los distintos tipos de vehículos de todas las actividades económicas estacionados en dicha reserva."

Cuarenta y uno.- El artículo 87 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 87. *Señalización y procedimiento*.

1. Los módulos aparcabicicletas ubicados en calzada deberán contar con la reserva de estacionamiento correspondiente, y se señalizarán y balizarán cumpliendo las siguientes obligaciones:

a) La señalización vertical de estas reservas incluirá la señal S-17, con el pictograma de bicicleta.

b) Se instalarán elementos de segregación respecto de otros espacios de aparcamiento.

c) La señalización horizontal, el tipo de poste o sistema de sujeción, así como el resto de elementos de protección quedarán determinados por los servicios competentes del Ayuntamiento de Madrid.

2. El establecimiento de estas reservas se efectuará en función de la demanda, dotación y uso potencial, así como de los objetivos de uso de la bicicleta marcados por el Ayuntamiento en base al Plan Director de Movilidad Ciclista vigente en el momento de la implantación de estos elementos.

3. Los proyectos de urbanización y de remodelación del viario deberán tener en cuenta la instalación de aparcabicicletas con los criterios definidos como una parte más del equipamiento."

Cuarenta y dos.- El artículo 88 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 88. *Reservas para vehículos cero emisiones destinados aarrendamiento sin conductor de corta duración y sin base fija*.

1. Estas reservas tienen por objeto habilitar espacios en la vía pública para su uso exclusivo por vehículos de categoría M1 y clasificación ambiental CERO emisiones destinados a su arrendamiento sin conductor de corta duración y sin base fija del artículo 194, para facilitar su estacionamiento y promover su uso por los ciudadanos para la mejora de la sostenibilidad medioambiental urbana.

2. Sin perjuicio de lo previsto en el artículo 88.5, estas reservas serán de uso exclusivo por los vehículos que, además de cumplir los requisitos previstos en el RGV y en el artículo 194 de esta ordenanza, cumplan simultáneamente los siguientes requisitos:

a) disponer simultáneamente de clasificación ambiental CERO Emisiones según su potencial contaminante y de clasificación como vehículo de uso compartido en el RGV de la DGT;

b) exhibir reglamentariamente el Distintivo ambiental CERO emisiones y el Distintivo de uso compartido V-26 o, en su caso, el distintivo de la DGT que acredite el cumplimiento de los dos requisitos establecidos en el artículo 88.2 a).

Las reservas podrán disponer de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos, que serán de uso exclusivo para estos vehículos durante el horario de la reserva.

3. El establecimiento de estas reservas se efectuará por los servicios municipales competentes, una vez analizada la demanda y uso potencial de los sistemas de vehículo compartido, con el objetivo de fomentar patrones de movilidad sostenible y reducir el impacto del tráfico rodado en la calidad del aire.

4. Se establecerán en banda de estacionamiento mediante la instalación de señalización vertical, sin perjuicio de la posibilidad de emplear señalización horizontal para facilitar su identificación.

5. Las condiciones de utilización de estas reservas, y en su caso de la infraestructura de recarga eléctrica asociada, se regularán en la señalización vertical oportuna que con carácter general, reservará el uso las veinticuatro horas del día, o establecerá el horario específico de reserva fuera del cual quedará autorizado el estacionamiento exclusivo por vehículos CERO Emisiones de los residentes de dicho barrio."

Cuarenta y tres.- El artículo 89 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 89. *Reservas para organismos públicos*.

El objeto de estas reservas 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.

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."

Cuarenta y cuatro.- El artículo 91 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 91. *Disposiciones técnicas*.

En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para organismos públicos, habrán de tenerse en consideración, además de las disposiciones generales establecidas en esta ordenanza, aquellas otras de naturaleza técnica que se recogen a continuación:

a) Dimensión de la reserva. El espacio objeto de reserva no podrá exceder del equivalente a dos plazas de estacionamiento por cada organismo oficial, salvo petición debidamente justificada y apreciada por los servicios competentes.

b) Limitaciones horarias. Con carácter general el uso de la reserva se limitará a los días y horario de funcionamiento del edificio al que esté vinculada, salvo petición debidamente justificada."

Cuarenta y cinco.- El artículo 99 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 99. *Disposiciones técnicas*.

En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para centros sanitarios o asistenciales habrán de tenerse en consideración, además de las disposiciones generales establecidas en esta ordenanza, aquellas otras de naturaleza técnica que se recogen a continuación:

a) Se habilitarán lo más próximo posible a las instalaciones del centro, en zonas de estacionamiento permitido, preferentemente en línea.

b) El espacio reservado para cada centro no podrá exceder del equivalente a dos plazas, salvo autorización expresa, previa petición debidamente justificada.

c) Con carácter general la utilización de estas reservas podrá solo autorizarse durante los días y el horario de funcionamiento del edificio al que está vinculada, salvo petición debidamente justificada."

Cuarenta y seis.- El artículo 103 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 103. *Disposiciones técnicas*.

En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para establecimientos hoteleros, habrán de tenerse en consideración, además de las disposiciones generales establecidas en esta ordenanza, aquellas otras de naturaleza técnica que se recogen a continuación:

a) Se habilitarán lo más próximo posible a la fachada del inmueble donde se ubique, y en todo caso, en zonas de estacionamiento permitido, preferentemente en línea.

b) El espacio reservado para cada establecimiento hotelero se determinará en función de sus necesidades y la demanda de estacionamiento de la zona, no pudiendo exceder con carácter general del equivalente a tres plazas, salvo autorización expresa, previa petición debidamente justificada. El espacio reservado se reducirá a dos plazas cuando no resultara físicamente posible o adecuado a las circunstancias de movilidad de la vía y su entorno.

c) La utilización de estas reservas se autorizará con carácter permanente para todos los días de la semana."

Cuarenta y siete.- En el artículo 124, se modifica el apartado 4, que queda redactado en los siguientes términos:

"4. Los aparcamientos disuasorios contarán con carácter preferente en la banda de estacionamiento perimetral en superficie con una o varias reservas. La más próxima a la estación de transporte público aledaña se reservará para el estacionamiento de bicicletas y VMP y, en su caso, de una base del servicio de bicicleta pública municipal, quedando éstas conectadas a la vía ciclista más próxima a través del acceso principal al aparcamiento".

Cuarenta y ocho.- En la sección 1.ª del capítulo III del título IV del libro primero se modifica el título, queda redactado en los siguientes términos:

"SECCIÓN 1.ª ABONOS DE RESIDENTES DE MEDIA Y LARGA DURACIÓN"

Cuarenta y nueve.- El artículo 125 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 125. *Uso y normativa aplicable*.

1. El régimen de gestión mediante abonos de residentes de media y larga duración es aquel por el que el gestor del aparcamiento facilita el uso temporal de una plaza de estacionamiento a una persona usuaria que cumpla determinados requisitos de vinculación al área de influencia del aparcamiento, por el tiempo pactado en el contrato de abono y a cambio de un precio determinado.

2. Los aparcamientos de residentes en régimen de abonos de residentes de media y larga duración se rigen por lo previsto en el libro primero, título IV, capítulos I y III, sección 1.ª."

Cincuenta.- En el artículo 126, se modifican los apartados 1 y 2, que quedan redactados en los siguientes términos:

"1. Solo podrán contratar abonos de residentes las personas que cumplan el requisito subjetivo, por orden de prioridad, de formar parte de los siguientes colectivos, ordenados por su prioridad a efectos de poder contratar abonos de residentes:

a) residentes en el área de influencia que acrediten disponer de la tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, que gozarán de prioridad en la asignación de plazas respecto del resto de colectivos;

b) el resto de residentes en el área de influencia, que gozarán de prioridad en la asignación de plazas respecto del tercer colectivo;

c) personas físicas y jurídicas titulares de actividades económicas y otras personas que desarrollen su actividad profesional o económica en inmuebles ubicados en el área de influencia del aparcamiento.

2. La contratación de un abono de residentes exige el cumplimiento del siguiente requisito objetivo: disponer de vehículo en régimen de titularidad, usufructo, *renting*, *leasing* o retribución en especie. El vehículo ha de estar dado de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, excepto en aquellos supuestos de *renting*, leasing o retribución en especie en los que se acredite que los vehículos no son susceptibles de ser domiciliados en el RV en el municipio de Madrid por carecer la persona jurídica titular del vehículo de un domicilio legal en este municipio."

Cincuenta y uno.- El artículo 129 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 129. *Precio y condiciones del abono*.

Se atribuye al órgano competente en materia de aparcamientos la aprobación y modificación de los precios de los abonos para residentes de cada aparcamiento concreto.

A tal efecto el gestor del servicio presentará al órgano competente una propuesta motivada de los precios de los abonos, de los plazos, la cuantía de la fianza y las condiciones y términos exigidos para su contratación que, tras ser informada por los servicios técnicos municipales, se elevará al órgano municipal competente para su aprobación."

Cincuenta y dos.- En el artículo 136, se modifica el apartado 3, que queda redactado en los siguientes términos:

"3. La regulación de las condiciones de circulación VMP y ciclos conducidos por niños y niñas, por aceras y demás espacios reservados con carácter exclusivo para el tránsito, estancia y esparcimiento de peatones, es la establecida en los artículos 168, 176 y 177."

Cincuenta y tres.- En el artículo 138 se modifica el apartado 2, que queda redactado en los siguientes términos:

"2. Se prohíbe la circulación y el estacionamiento de motocicletas, ciclomotores, bicicletas y VMP en las calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón."

Cincuenta y cuatro.- El artículo 166 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 166. *Objeto*.

1. El objeto del presente capítulo es regular las normas relativas a la circulación y estacionamiento de las bicicletas en las vías y espacios públicos urbanos y en vías y espacios privados de uso público. En todo lo no previsto en este capítulo les resultará de aplicación la regulación general aplicable al resto de vehículos.

2. Lo dispuesto en esta sección y en el resto de la ordenanza referido a las bicicletas resulta de aplicación directa al resto de ciclos, así como a las bicicletas de pedales con pedaleo asistido definidas como aquellas bicicletas

equipadas con pedales y un motor eléctrico auxiliar con una potencia máxima de doscientos cincuenta watios con una velocidad máxima de asistencia de veinticinco kilómetros por hora."

Cincuenta y cinco.- El artículo 167 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 167. *Condiciones generales de circulación y estacionamiento de bicicletas*.

1. Quienes utilicen la bicicleta deberán cumplir las normas de circulación adoptando las medidas necesarias para garantizar la convivencia con el resto de vehículos y con los peatones en condiciones de seguridad vial.

2. Las personas menores de dieciocho años deberán proteger su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado mientas circulen en bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido, de conformidad con lo previsto en los artículos

3. Las bicicletas circularán por la calzada, por carriles específicos o zonas habilitadas para tal fin. Al circular por la calzada, las bicicletas circularán ocupando la parte central del carril que estén utilizando en ese momento. Se permite la circulación de dos ciclistas en paralelo dentro del mismo carril de circulación, salvo cuando suponga un riesgo para otros ciclistas y demás personas usuarias de la vía por su anchura o estructura.

4. No es obligatoria la circulación ciclista por los carriles específicos, salvo señalización expresa que así lo indique.

5. En vías con más de un carril por sentido, circularán preferentemente por el carril situado más a la derecha, si bien podrán utilizar el resto de carriles para facilitar el itinerario a realizar o debido a otras circunstancias en las condiciones del tráfico.

6. En el caso de vías con carriles reservados a otros vehículos, las bicicletas circularán por el carril contiguo al reservado, salvo cuando la señalización permita expresamente la circulación de bicicletas en éste. Si se tratase de un carril bus, la circulación de las bicicletas por él estará supeditada a que cuente con una sección mínima de cuatro metros y medio, y la circulación de bicicletas se realizará lo más próximo posible a la izquierda del carril bus.

En dichos carriles reservados se prohíbe la circulación de varios ciclistas en paralelo.

7. Quienes conduciendo vehículos motorizados quieran adelantar a un ciclista en zona urbana deberán extremar las precauciones, cambiando de carril de circulación y dejando, conforme a lo previsto en el artículo 35.4 de la LTSV, una separación lateral entre la bicicleta y el vehículo motorizado que pretenda adelantarla suficiente para garantizar la seguridad vial, nunca inferior a un metro y cincuenta centímetros.

Cuando un vehículo motorizado circule detrás de una bicicleta, mantendrá una distancia de seguridad prudencial y proporcional a la velocidad a la que ésta circule, que nunca será inferior a cinco metros. Esta distancia aumentará en proporción a la velocidad a la que el vehículo motorizado circule por la vía.

8. En la circulación en rotonda el ciclista tomará la parte de la misma que necesite para hacerse ver y ser predecible. Ante la presencia de un ciclista el resto de vehículos reducirán la velocidad y evitarán cortar su trayectoria.

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

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.

10. El estacionamiento de bicicletas se realizará conforme a lo regulado en el artículo 48.

11. Las bicicletas de multi tándem o de pedaleo múltiple, utilizadas para fiestas y eventos especiales que carezcan de autorización municipal, tendrán prohibida su circulación. En caso de tener concedida su autorización para circular, se expresarán en ella sus itinerarios, zonas y horarios en que se autoriza su circulación."

Cincuenta y seis.- El artículo 169 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 169. *Condiciones particulares de la circulación de bicicletas por determinadas calles y vías*.

1. En las ciclocalles, zonas residenciales y zonas 30, el ciclista adecuará su velocidad y trayectoria para no interferir ni poner en riesgo a los peatones, mantendrá una distancia que como mínimo será de un metro y medio con los peatones y con las fachadas y deberá descender de su vehículo y circular andando cuando las condiciones de ocupación y movimientos peatonales no le permitan respetar esta distancia de seguridad.

Las bicicletas podrán circular en ambos sentidos de la marcha en ciclocalles, calles residenciales de plataforma única limitadas a 20 Km/h y en aquellas que, aun teniendo limitación a 30 Km/h, así se exprese. En estos casos, la bicicleta tendrá prioridad de paso con respecto al resto de vehículos.

2. En el interior de parques y jardines públicos urbanos, las bicicletas podrán circular por caminos de más de tres metros de ancho, teniendo estos paseos la consideración de senda ciclable, por lo que el ciclista deberá circular como máximo a quince kilómetros por hora respetando en todo momento la prioridad peatonal.

En caso de que las bicicletas no cuenten con un espacio diferenciado del de los peatones, su velocidad máxima deberá limitarse a cinco kilómetros por hora en los días u horarios con mayor intensidad de tránsito peatonal. Sí podrán circular por el resto de paseos los menores de doce años, siempre respetando la prioridad peatonal y cuando la escasa afluencia de público lo permita y no causen molestias a quienes utilicen el parque.

3. En zonas forestales y parques suburbanos, las bicicletas podrán circular por los caminos interiores con la prioridad peatonal propia de las sendas ciclables, realizando una conducción responsable que evite poner en peligro a los peatones que circulen por los mismos.

4. Podrán establecerse condiciones de circulación específicas más restrictivas en determinados parques o zonas forestales mediante la señalización correspondiente.

5. Se prohíbe la circulación de bicicletas por la vía M-30 y sus accesos conforme a lo previsto en los artículos 20.1 de la LTSV y 38.1 del RGC."

Cincuenta y siete.- En el artículo 170, se modifica el apartado 2, que queda redactado en los siguientes términos:

"2. En las aceras-bici, el ciclista circulará a velocidad moderada no superior a diez kilómetros por hora exclusivamente en el carril reservado para los ciclos, teniendo prohibido utilizar el resto de la acera, que queda reservada para el peatón.

Los ciclistas respetarán la prioridad de paso de los peatones en los cruces señalizados y circularán con precaución ante una posible irrupción de peatones y, muy especialmente, de niños y niñas, personas mayores y personas con discapacidad.

La separación de la acera-bici de la zona reservada para el peatón se deberá señalizar con un pavimento tacto visual que prevenga del paso inadvertido de una a otra zona, de manera que contribuya a mejorar los niveles de seguridad peatonal.

El peatón no podrá transitar sobre la aceras-bici salvo para atravesarlas para acceder a la banda de estacionamiento, a las paradas de transporte público o a la calzada.

Sin perjuicio de ello, únicamente las personas con movilidad reducida (PMR) y las personas con problemas de movilidad funcional que se desplacen en sillas de ruedas motorizadas, *handbikes*, triciclos o dispositivos similares, podrán emplearlos por las aceras a velocidad moderada no superior a cinco kilómetros por hora, así como por el carril reservado a los ciclos en las aceras-bici a velocidad moderada no superior a diez kilómetros por hora, con precaución en ambos casos, en todo momento, ante una posible irrupción de niños, personas mayores y otras personas con discapacidad o movilidad funcional."

Cincuenta y ocho.- El artículo 171 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 171. *Regulación específica en la ordenación o en los giros*.

1. Las bicicletas en la calzada respetarán las prioridades de paso previstas en las normas de tráfico, siempre que no haya una señalización específica en contrario.

2. Las bicicletas tienen acceso libre a las ZBEDEP.

3. Las bicicletas y los ciclos podrán hacer uso de las líneas de detención adelantada para vehículos de dos ruedas a las que se refiere el artículo 165. En este sentido, y al objeto de permitir un posicionamiento más seguro de las bicicletas en la calzada durante la detención semafórica, éstas podrán rebasar a los vehículos detenidos en la calzada siempre y cuando exista espacio suficiente para avanzar entre ellos de forma segura, hasta colocarse en una posición más adelantada, o alcanzar las líneas de detención adelantadas e implantadas a tal efecto."

Cincuenta y nueve.- En el artículo 172, se modifica el apartado 2, que queda redactado en los siguientes términos:

"2. Por las 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, la circulación de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y ciclos adaptados para la concreta actividad, que se lleve a cabo para el desarrollo de una actividad económica de distribución de mercancías o de transporte de persona o personas distintas a quien conduzca el vehículo, se somete al cumplimiento de las siguientes obligaciones:

a) El uso de casco homologado o certificado por la persona que conduce el vehículo durante su conducción, de conformidad con lo previsto en los artículos 7 b) y 47 "in fine" de la LTSV y 39.1 de la LCREM.

b) La contratación de seguros de responsabilidad civil que cubran los posibles daños a las personas usuarias y a terceras.

c) El sometimiento del vehículo a mantenimiento preventivo y correctivo".

Sesenta.- Se modifica el título del "Capítulo III. Vehículos de movilidad urbana" del "Título III. Vehículos" del "Libro segundo. Modos de transporte y vehículos", que queda redactado en los siguientes términos:

"CAPÍTULO III.

Vehículos de movilidad personal (VMP)"

Sesenta y uno.- El artículo 175 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 175. *Concepto*.

1. Las referencias a los vehículos de movilidad urbana (VMU) se entienden realizadas a los vehículos de movilidad personal (VMP).

2. De conformidad con el anexo II.A del RGV, se entiende por vehículo de movilidad personal aquel vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h. Sólo pueden estar equipados con un asiento o sillín si están dotados de sistema de autoequilibrado.

Se excluyen de esta definición los Vehículos sin sistema de autoequilibrado y con sillín, los vehículos concebidos para competición, los vehículos para personas con movilidad reducida y los vehículos con una tensión de trabajo mayor a 100 VCC o 240 VAC, así como aquellos incluidos dentro del ámbito del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013."

Rectificado error apartado sesenta y uno del artículo único. BO. Ayuntamiento de Madrid 19/11/2021 núm. 9019 pág. 15-22.

Sesenta y dos.- El artículo 176 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 176. *Características generales*.

1. La edad mínima permitida para circular con un vehículo de movilidad urbana por las vías y espacios públicos es de 15 años. Los menores de 15 años solo podrán hacer uso de vehículos de movilidad urbana cuando éstos resulten adecuados a su edad, altura y peso, fuera de las zonas de circulación, en espacios cerrados al tráfico, y acompañados bajo la responsabilidad de sus progenitores o tutores, o en el supuesto previsto en el apartado 1 d) del artículo 179. En caso de transportar personas en un dispositivo homologado, quienes conduzcan deben ser mayores de edad.

2. Se deberá circular con la diligencia y precaución necesarias para evitar daños propios o ajenos, evitando poner en peligro al resto de personas que usen la vía.

3. Queda prohibido circular con auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido, salvo en el caso de cascos dotados de dispositivos de comunicación que dispongan de la requerida homologación para tal fin, y en todo caso de forma condicionada a que se lleve a cabo un uso responsable en condiciones de seguridad vial tanto para quien utilice el vehículo como para otras personas.

4. Queda prohibida la circulación con tasas de alcohol en el organismo superiores a las establecidas en la normativa general de tráfico, o con presencia de drogas en el organismo. Se respetarán en todo momento las normas generales de circulación y seguridad vial y el resto de normativa en materia de tráfico, circulación y seguridad vial.

5. Los VMP deberán disponer de luces, timbre y elementos reflectantes homologados.

6. Es obligatorio el uso de casco homologado o certificado en la circulación de VMP, de conformidad con lo previsto en los artículos 7 b) y 47 "in fine" de la LTSV y 39.1 de la LCREM, para:

a) por las razones imperiosas de interés general de seguridad de las personas, de la seguridad vial y de la salud pública, las personas menores de dieciocho años de edad;

b) por las razones imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública, de protección de los derechos, de protección de la seguridad y la salud tanto de las personas usuarias del servicio como de las personas trabajadoras que presten dicho servicio, en atención al aprovechamiento especial del dominio público que llevan a cabo en el ejercicio de su actividad económica, toda persona que circule en VMP para el desarrollo de actividades de reparto de paquetería, comida, bienes y distribución urbana de mercancías (en adelante, DUM) en general;

c) por las razones imperiosas de interés general de seguridad de las personas, de la seguridad vial y de la salud pública, las personas que circulen por la calzada de los carriles multimodales con velocidad limitada a treinta kilómetros por hora.

Sin perjuicio de lo anterior, por motivos de seguridad vial se recomienda a todas las personas usuarias de VMP el uso de casco homologado o certificado para circular en todo tipo de vías."

Sesenta y tres.- El artículo 177 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 177. *Circulación de Vehículos de Movilidad Personal*.

1. Los VMP podrán circular exclusivamente por:

a) Ciclocalles.

b) Carriles bici.

c) Acera bici, siempre que circulen a una velocidad no superior a los diez kilómetros por hora, debiendo respetar la prioridad de paso de los peatones en los cruces señalizados y extremando la precaución ante una posible irrupción de peatones y, muy especialmente, de menores, de personas mayores y de personas con discapacidad.

d) Sendas ciclables, no pudiendo exceder de los quince kilómetros por hora, debiendo respetar la prioridad de paso de los peatones en los cruces señalizados y extremando la precaución ante una posible irrupción de peatones y, muy especialmente, de menores, de personas mayores y de personas con discapacidad. Los fines de semana y días festivos, así como el resto de días durante los horarios con mayor intensidad de tránsito peatonal los VMP deberán limitar su velocidad máxima a cinco kilómetros por hora.

e) Pistas bici, no pudiendo exceder de los veinte kilómetros por hora.

f) Por la calzada en las calles de plataforma única de velocidad limitada a veinte kilómetros por hora.

g) Por la calzada de calles integradas dentro de las Zonas 30, respetando la prioridad del peatón.

h) Por la calzada de las calles en que la velocidad máxima de circulación en todos sus carriles sea de treinta kilómetros por hora.

i) En los parques públicos podrán circular exclusivamente por aquellos itinerarios en los que esté permitida la circulación de bicicletas. En caso de tratarse de sendas compartidas con el peatón se limitará la velocidad de circulación a cinco kilómetros por hora, respetando en todo momento la prioridad del peatón. En ningún caso podrán circular sobre zonas ajardinadas.

j) Por la calzada de los carriles multimodales con velocidad limitada a treinta kilómetros por hora, de forma condicionada a que en la circulación se emplee un casco homologado o certificado para proteger la cabeza.

2. La circulación de estos vehículos por la calzada exige el cumplimiento de las siguientes normas:

a) Se realizará por la parte central del carril.

b) Se recomienda circular protegiendo en todo momento la cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado.

c) La persona usuaria deberá mantenerse erguida y en pie sobre el vehículo de movilidad personal, pudiendo circular exclusivamente sentada en aquellos VMP que dispongan de un sistema de autoequilibrado que permita conducir el vehículo en una posición que la haga visible por el resto de usuarios de la vía.

d) La persona usuaria de VMP adecuará su velocidad y trayectoria para no interferir ni poner en riesgo a los peatones.

e) En la circulación en el carril reservado de las aceras bici, así como en la circulación por la calzada de las sendas ciclables, de las Zonas 20 y de las vías de plataforma única, la persona usuaria de VMP deberá mantener una distancia de al menos un metro respecto a los peatones, y deberá descender del VMP y transitar junto al mismo cuando las condiciones de ocupación y movimientos peatonales no le permitan respetar esta distancia de seguridad.

f) En la circulación en rotonda la persona usuaria tomará la parte de la misma que necesite para hacerse ver y ser predecible. Ante la presencia de un VMP el resto de vehículos reducirán la velocidad y evitarán cortar su trayectoria.

g) Cuando un vehículo motorizado circule detrás de un VMP deberá mantener una distancia de seguridad prudencial y proporcional a la velocidad a la que circule el VMP, que nunca será inferior a cinco metros. Esta distancia aumentará en proporción a la velocidad a la que el vehículo motorizado circule por la vía.

h) Quienes conduciendo vehículos motorizados quieran adelantar a un VMP deberán extremar las precauciones, cambiando de carril de circulación y dejando conforme a lo previsto en el artículo 35.4 de la LTSV, una separación lateral entre el VMP y el vehículo motorizado que pretenda adelantarla suficiente para garantizar la seguridad vial, nunca inferior a un metro y cincuenta centímetros.

3. Se prohíbe la circulación de VMP por:

a) aceras, zonas peatonales y demás espacios reservados con carácter exclusivo para el tránsito, estancia y esparcimiento de los peatones;

b) la calzada en los carriles cuyo límite máximo de velocidad sea de cincuenta kilómetros por hora, salvo en intersecciones o glorietas que permitan dar continuidad al itinerario por vías autorizadas;

c) carriles bus, reservados al transporte colectivo regular de viajeros de uso general;

d) túneles, excepto cuando exista una vía ciclista o un carril multimodal;

e) la vía M-30 y sus accesos;

f) zonas ajardinadas y cualquier zona no expresamente autorizada para la circulación de estos vehículos en los jardines públicos municipales."

Sesenta y cuatro.- El artículo 178 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 178. *Estacionamiento*.

Se permite el estacionamiento de los VMP exclusivamente en los espacios y términos regulados por el artículo 48.1."

Sesenta y cinco.- El artículo 179 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 179. *Uso para actividades económicas*.

1. Por las razones imperiosa de interés general de seguridad de las personas, de seguridad vial, de protección de los derechos, de protección de la seguridad y la salud tanto de las personas usuarias del servicio como de las personas trabajadoras que presten dicho servicio, en atención al aprovechamiento especial del dominio público local que llevan a cabo en el ejercicio de su actividad económica, la circulación en vía pública urbana de los VMP que se empleen para el desarrollo de la actividad económica consistente en la realización de itinerarios turísticos que incluya el arrendamiento de VMP se somete al cumplimiento de los siguientes requisitos:

a) Deberán contar en todo caso para poder circular con un seguro de responsabilidad civil que responda de los posibles daños que se pudieran ocasionar a terceros.

b) Las personas usuarias de los VMP deberán proteger su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado durante su conducción, de conformidad con lo previsto en los artículos 7 b) y 47 "in fine" de la LTSV y 39.1 de la LCREM.

c) Podrán circular en los respectivos VMP sin autorización hasta un máximo de dos personas y guía.

d) Cuando excedan del máximo de dos personas y guía su circulación se somete a la obligación de obtener autorización expresa municipal previa que, en caso de obtenerse, habilite para realizar un itinerario concreto un número ilimitado de veces con hasta un máximo de ocho personas y guía. Para la obtención de la citada autorización la persona solicitante deberá presentar la siguiente documentación:

1.ª) Seguro de responsabilidad civil, que cubra como mínimo un importe de un millón de euros.

2.ª) Documento que acredite la homologación de los VMP y su identificación mediante número de bastidor o de fabricación.

3.ª) Propuesta de itinerarios y horarios.

4.ª) Declaración comprometiéndose a no permitir el uso de los VMP a personas que presenten signos de tener en el organismo presencia de drogas o tasas de alcohol superiores a las establecidas en la normativa general de tráfico.

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:

1.º) Que sean mayores de diez años.

2.º) Que vayan acompañados de y bajo la responsabilidad de sus progenitores, tutores o familiares mayores de edad.

3.º) Que el VMP empleado resulte adecuado a su edad, altura y peso.

4.º) Que antes de iniciar la circulación reciban una mínima formación práctica sobre el uso del vehículo.

5.º) Y que en su conducción el menor proteja su cabeza mediante el uso de un casco homologado o certificado adecuado a la misma.

Por razones imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, congestión del tráfico de vehículos o congestión del tránsito peatonal, protección civil salud pública, protección de patrimonio, y garantía de los derechos de los usuarios podrá: desestimarse toda solicitud de autorización; y suspenderse por el tiempo requerido para garantizar la razón imperiosa de interés general que hubiera motivado la suspensión.

En la autorización que en su caso se emita figurará, en todo caso, su plazo de validez, el recorrido a realizar, el horario permitido y cuantas limitaciones se establezcan para garantizar la seguridad de quienes usen la vía pública.

e) Los VMP deben mantener una distancia entre los grupos de más de ciento cincuenta metros.

f) La persona física o jurídica titular de la explotación económica velará por que quienes utilicen los VMP cumplan con las disposiciones establecidas en esta ordenanza y dispongan de un nivel de habilidad mínimo que garantice su seguridad y la de otras personas y vehículos, debiendo cerciorarse de que conocen las rutas autorizadas y las condiciones de circulación para este tipo de vehículos.

2. Por las razones imperiosa de interés general de seguridad de las personas, de seguridad vial, de protección de los derechos, de protección de la seguridad y la salud de las personas trabajadoras que presten dicho servicio, en atención al aprovechamiento especial del dominio público local que llevan a cabo en el ejercicio de su actividad económica, la circulación en vía pública urbana de los VMP que se empleen para el desarrollo de la actividad económica consistente en el reparto de paquetería, comida, bienes y DUM en general, deberán contar en todo caso para poder circular con un seguro de responsabilidad civil que responda de los posibles daños que se pudieran ocasionar a terceros, que cubra como mínimo un importe de un millón de euros.

3. La publicidad de los VMP regulados en los apartados 1 y 2 se regirá por lo dispuesto en la ordenanza en materia de publicidad exterior."

Sesenta y seis.- El artículo 181 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 181. *Restricciones de circulación*.

1. Los días laborables entre las siete y las veintidós horas y los días festivos en todas sus horas se prohíbe la circulación de camiones, vayan o no cargados, de la siguiente MMA:

a) De camiones de más de dieciocho toneladas dentro del perímetro formado por la M-30, excluyendo ésta y sus enlaces.

b) (*anulado*)

2. Se prohíbe la circulación de camiones de más de siete toneladas y media de MMA por túneles de la M-30. Quedan exceptuados de esta prohibición los vehículos empleados por Madrid Calle 30 y sus contratistas para la ejecución efectiva de los trabajos y servicios de mantenimiento, conservación, mejora y explotación de la vía, su infraestructura e instalaciones, así como los vehículos de Bomberos, otros servicios de emergencias y servicios municipales.

3. Por razones de seguridad, mediante señalización específica, se podrá restringir la circulación de vehículos que superen una determinada MMA por otras vías y túneles de la ciudad de Madrid."

Sesenta y seis Bis.- En el artículo 183, se modifica el apartado 7 y se añade el apartado 8, que quedan redactados en los siguientes términos:

"7. Aquellos que dispongan de autorización específica para circular en los días y horas de prohibición dentro del perímetro formado por la M-30, excluyendo ésta y sus enlaces, a los que se refiere el artículo 181.

8. Los vehículos destinados al servicio de pocería o desatranco."

Rectificado error apartado sesenta y seis Bis del artículo único. BO. Ayuntamiento de Madrid 19/11/2021 núm. 9019 pág. 15-22.

Sesenta y siete.- El artículo 184 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 184. *Régimen general*.

1. La circulación por vías municipales de vehículos especiales o en régimen de transporte especial que, por sus características técnicas o por la carga indivisible que transportan, superen las masas y dimensiones máximas establecidas en el RGV, se somete a autorización municipal genérica, específica o excepcional, conforme a las siguientes características técnicas del vehículo:

	TIPOS DE AUTORIZACIÓN		
	GENÉRICA	**ESPECÍFICA**	**EXCEPCIONAL**
LONGITUD (L)	L $\leq$ 20,50 m	20,50 m < L 40 m	L > 40 m
ANCHURA (a)	a $\leq$ 3,00 m	3,00 m < a $\leq$4,50 m	a > 4,50 m
ALTURA (h)	h $\leq$ m	4,00 m < h $\leq$4,50 m	h > 4,50 m
MASA (M)	M $\leq$ Tm	72 Tm < M $\leq$110 Tm	M > 110 T

Rectificado error artículo 184. BO. Ayuntamiento de Madrid 19/11/2021 núm. 9019 pág. 15-22.

2. Salvo causas de excepcional interés general, que en su caso se recogerán expresamente, la autorización municipal habilita a los vehículos especiales o en régimen de transporte especial a circular en los siguientes días y horarios:

a) de lunes a viernes, no festivos ni vísperas de festivos: de las veintitrés horas a las seis horas.

b) de lunes a viernes víspera de festivo y sábados: de las cero horas a las trece horas.

c) festivos: de las seis horas a las veinticuatro horas.

3. La autorización genérica de vehículos especiales o en régimen de transporte especial permite la circulación de lunes a viernes, no festivos ni vísperas de festivo, de las diez horas a las trece horas y de dieciséis horas a las dieciocho horas por las siguientes vías:

a) la superficie de la M-30, excluyendo sus túneles y pasos subterráneos en los términos del apartado cuatro;

b) las vías municipales situadas en el exterior del perímetro de la M-30.

4. Sin perjuicio de las demás prohibiciones específicas de la vía pública, queda prohibida con carácter general la circulación de vehículos especiales o en régimen de transporte especial por pasos inferiores y túneles, incluidos los de la M-30, salvo que el punto de destino del viaje esté ubicado en los mismos.

5. Las autorizaciones municipales del apartado 1 determinarán expresamente su plazo de validez, que no podrá exceder de:

a) Un año, en las autorizaciones de tipo excepcional.

b) Dos años, en las autorizaciones genéricas y específicas.

Rectificado error apartado sesenta y siete del artículo único. BO. Ayuntamiento de Madrid 19/11/2021 núm. 9019 pág. 15-22.

Sesenta y ocho.- El artículo 185 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 185. *Prohibiciones*.

Queda prohibida, salvo autorización especial, la circulación de los siguientes vehículos destinados exclusivamente al transporte de mercancías:

1. Aquellos de longitud superior a cinco metros en los que la carga sobresalga dos metros por su parte anterior o tres metros por su parte posterior.

2. Aquellos de longitud inferior a cinco metros en los que la carga sobresalga hasta el tercio de la longitud del vehículo por cada extremo anterior y posterior.

3. La circulación de camiones y camionetas con trampilla bajada, requerirá de declaración responsable sobre el cumplimiento de las siguientes obligaciones:

a) la necesidad de transportar la carga con la trampilla bajada;

b) que la carga está anclada de manera segura sin riesgo de caída o desplazamiento y que no sobresale más tres metros por la parte posterior del vehículo;

c) y que el vehículo circulará con la señalización correspondiente."

Sesenta y nueve.- El artículo 187 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 187. *Solicitud de autorización*.

1. La solicitud de cualquiera de los tipos de autorización municipal a los que se refiere esta sección deberá realizarse electrónicamente ante el Ayuntamiento de Madrid, en el formato y a través del sistema que éste establezca, adjuntando en todo caso al formulario electrónico que sedetermine imágenes o justificaciones electrónicas de:

a) Permiso de circulación y ficha técnica del vehículo.

b) En el caso de vehículos en régimen de transporte de tipo excepcional, croquis fidedigno del vehículo y de la distribución de su carga, con expresión de la masa total, de la masa por eje, de la distancia entre ejes y de las dimensiones máximas incluida su carga. Para los vehículos de transporte de tipo específico este croquis podrá ser sustituido por la ficha del fabricante siempre y cuando ésta contenga al menos las magnitudes indicadas para la descripción requerida del croquis.

2. Con carácter previo a la retirada de la autorización para la que se preste el servicio, quien haya demandado la misma habrá de acreditar el pago de las tasas que, en su caso, corresponda abonar relacionadas con el documento administrativo autorizante."

Setenta.- En el título I del libro tercero, se modifica el título del capítulo II, que queda redactado en los siguientes términos:

"CAPÍTULO II

Bicicletas y vehículos de movilidad personal privadosdestinados a arrendamiento"

Setenta y uno.- El artículo 191 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 191. *Objeto*.

El objeto del presente capítulo es regular las normas relativas a la circulación y estacionamiento de las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y vehículos de movilidad personal de titularidad privada destinados a su arrendamiento en las vías y espacios públicos urbanos."

Setenta y dos.- El artículo 192 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 192. *Requisitos para circulación y estacionamiento*.

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

a) Los vehículos no podrán estar construidos ni emplear materiales o elementos susceptibles de generar riesgos para la salud y seguridad de las personas usuarias ni de terceras personas. Las características de los vehículos deberán hacer posible el uso intenso al que están destinados.

b) Deberán estar homologados y cumplir los requisitos establecidos en el RGV. Las bicicletas y otros ciclos deberán cumplir, además, los requisitos establecidos para su comercialización y puesta en servicio por el Real Decreto 339/2014, de 9 de mayo, por el que se establecen los requisitos para la comercialización y puesta en servicio de las bicicletas y otros ciclos y de sus partes y piezas, y por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

c) Se someterán al calendario de controles y las actividades de mantenimiento preventivo y correctivo necesario por el servicio técnico de la persona física o jurídica titular, del fabricante, distribuidor o de tercero autorizado.

d) Aquellos vehículos que no se encuentren en condiciones de circulación y uso seguro serán retirados por la persona física o jurídica titular, que no podrá situarlos en el espacio público ni arrendar su uso hasta que hayan sido reparados o sustituidos por otros seguros y plenamente operativos. El incumplimiento de estas obligaciones habilitará al Ayuntamiento de Madrid para retirar los vehículos a costa de su titular al que se impondrá el pago de las correspondientes tasas, sin perjuicio de las sanciones que correspondan.

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

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

g) La persona física o jurídica titular de los vehículos deberá disponer de un seguro que cubra la responsabilidad civil por los daños y perjuicios que pudiera ocasionarse a la persona usuaria, a otras personas y bienes, así como al patrimonio municipal.

h) La persona física o jurídica titular de los vehículos estará obligado al pago de los tributos que, en su caso, procedan por la utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público local.

2. Al objeto de proteger los derechos de las personas con movilidad reducida y con movilidad funcional y de proteger la seguridad vial de los peatones en las aceras, se prohíbe el arrendamiento sin base fija, en espacios públicos y en vías públicas urbanas, de sillas de ruedas motorizadas, *handbikes* y otros instrumentos o vehículos similares especialmente diseñados para personas con movilidad reducida.

El uso de estos instrumentos de movilidad en espacios públicos y en vías públicas urbanas se reserva exclusivamente a las personas con discapacidad que suponga movilidad reducida y a las personas con movilidad funcional."

Rectificado error apartado setenta y dos del artículo único. BO. Ayuntamiento de Madrid 19/11/2021 núm. 9019 pág. 15-22.

Setenta y tres.- El artículo 193 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 193. *Uso del espacio público*.

Sin perjuicio de lo previsto en el artículo 192, el aprovechamiento especial del dominio público municipal que supone el arrendamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos o vehículos de movilidad personal sin base fija se somete a la previa obtención de la correspondiente autorización demanial temporal sujeta, además de a las condiciones previstas en el oportuno pliego regulador de la convocatoria pública, al cumplimiento de las siguientes obligaciones:

a) Compromiso de implantación en aquellos distritos y áreas geográficas incluidas en la autorización demanial, con la obligación de disponer al inicio y fin de cada jornada un determinado porcentaje de su flota en cada uno de los distritos o áreas geográficas de implantación.

b) Empleo de tecnología de gestión de los vehículos interoperable con los sistemas tecnológicos de información municipales, que garantice la información en tiempo real al Ayuntamiento de Madrid de la geolocalización de los mismos.

c) Aseguramiento cualificado de la responsabilidad civil de cualquier riesgo relacionado con el arrendamiento y uso de los vehículos.

d) Sometimiento a la limitación del número de vehículos o elementos en uso en el espacio público por motivos de seguridad vial, seguridad ciudadana, protección del tránsito peatonal u otros debidamente justificados.

e) Sometimiento al Sistema Arbitral de Consumo a través de la Junta Arbitral de Consumo del Ayuntamiento de Madrid."

Setenta y cuatro.- El artículo 194 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 194. *Vehículos destinados al arrendamiento sin conductor de cortaduración y sin base fija*.

1. Se entiende por vehículos destinados al arrendamiento sin conductor y sin base fija aquellos vehículos que cumplan los siguientes requisitos:

a) los vehículos se destinan a su arrendamiento sin conductor;

b) el arrendamiento se produce a corto plazo, facturándose por tiempo o extensión del trayecto en base a un acuerdo marco con la persona cliente y a través de una plataforma tecnológica, que puede incluir en particular una aplicación móvil, y que permite a la persona usuaria del servicio contratar y acceder al servicio de forma totalmente autónoma, localizando la ubicación del vehículo estacionado en vía pública y concluyendo con el estacionamiento del mismo también en vía pública;

c) el arrendamiento no se produce en un espacio privado sino que se realiza en vía pública municipal sin disponer de base fija.

2. El aspecto exterior y/o sus elementos asegurarán la identificación del nombre o denominación comercial de la persona física o jurídica titular responsable del vehículo y su destino a esta modalidad de arrendamiento sin base fija.

3. Como consecuencia del aprovechamiento especial que supone el estacionamiento sin base fija en el dominio público municipal, el Ayuntamiento de Madrid podrá ordenar limitaciones temporales del número de vehículos desplegados en el espacio público mediante resolución del órgano municipal competente motivada por razones de seguridad vial, seguridad ciudadana, salud pública, protección del tránsito peatonal o uso abusivo del estacionamiento en determinadas vías. En la resolución deberá determinarse el ámbito territorial y el alcance temporal de la medida."

Setenta y cinco.- En el artículo 197, se modifica el apartado 1, que queda redactado en los siguientes términos:

"1. DUM: se entiende por distribución urbana de mercancías las actividades logísticas de transporte, entrega y recogida de mercancías, así como la logística inversa, en zonas urbanas con vehículos construidos y acondicionados para tal fin conforme al apartado segundo.

La DUM comprende el abastecimiento y la recogida de mercancías en establecimientos y domicilios que dispongan de zona de carga y descarga propia, o que empleen las zonas municipales reservadas para carga y descarga en vía pública.

No se considerarán DUM, entre otras, las siguientes actividades y servicios: la retirada y transporte de residuos; el transporte de materiales y escombros de las obras de construcción; los servicios de mudanzas; y la actividad de los vehículos dedicados a la atención de instalaciones o a servicios comerciales."

Setenta y seis.- El artículo 199 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 199. *Vehículos, días y horarios*.

1. Se consideran vehículos autorizados para las operaciones de DUM y para la carga y descarga en la vía pública los vehículos DUM regulados en el artículo 197.2.

2. Con carácter general, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 181 y al margen de que puedan establecerse restricciones relativas a la MMA y longitud de los vehículos en función de la ubicación y tipología de la vía, el número de carriles de la vía y, en su caso, su ubicación en una ZBEDEP, las operaciones de DUM se efectuarán con los vehículos, días y horarios que se describen a continuación:

a) Los vehículos de MMA igual o inferior a dieciocho toneladas realizarán las labores de DUM en el horario comprendido entre las siete y las veintidós horas, pudiendo efectuarse fuera de este horario siempre que cumplan las limitaciones y condicionantes establecidos en la normativa sectorial y las disposiciones que se aprueben en materia de ruido.

b) Los vehículos de MMA superior a dieciocho toneladas hasta los límites de vehículos en régimen de transporte especial, o, cuyo número de ejes sea igual o superior a tres, realizarán las labores de carga y descarga en el horario comprendido entre las veintidós y las siete horas siempre que se cumplan las limitaciones y condicionantes establecidos en la normativa específica aplicable en materia de ruido y al protocolo de actuación para reducir la contaminación acústica, actualmente establecido mediante el Decreto número 178, de 5 de abril de 2019, de la Delegada del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad.

Excepcionalmente podrá realizarse en horario de siete a veintidós horas para lo cual deberán proveerse de autorización específica, que habrá de solicitarse aportando la correspondiente documentación, y dar cumplimiento a las condiciones de movilidad y en materia de ruido que resulten aplicables.

c) Serán de aplicación en todo caso las medidas que a este particular pudieran incluirse en el Plan Zonal Específico asociado a cada Zona de Protección Acústica Especial (en adelante, ZPAE) para la prevención de la contaminación acústica.

3. Las labores de DUM nocturna que impliquen operaciones de carga y descarga en vía pública, entre las veintidós y las siete horas, deberán realizarse teniendo en cuenta las limitaciones y condicionantes específicos establecidos en la normativa específica aplicable en materia de ruido.

4. Los vehículos que realicen operaciones de DUM en el interior de una ZBEDEP, deberán estar clasificados en las categorías ambientales CERO Emisiones, ECO o C según su potencial contaminante. El horario diferenciado en función de las características del vehículo quedará determinado en las normas de acceso particulares de cada ZBEDEP. Los vehículos con clasificación ambiental en las categorías A o B según su potencial contaminante solo podrán acceder a la ZBEDEP en los términos y horarios previstos en la disposición transitoria tercera y el anexo III.

Los vehículos con clasificación ambiental en las categorías A o B según su potencial contaminante solo podrán acceder a la ZBEDEP Distrito Centro en los términos y horarios previstos en la disposición transitoria tercera y el anexo III.

5. En las zonas definidas como peatonales en el artículo 136, las labores de carga y descarga se realizarán en los días, horarios y condiciones que se determinen en la señalización.

6. En algunas calles o zonas, cuyo detalle, modificación o ampliación se establecerá por la Junta de Gobierno u órgano en que delegue, el Ayuntamiento de Madrid podrá determinar el exclusivo uso de tipos especiales de vehículos para el reparto de algunas mercancías y en determinados horarios, priorizando la utilización de aquellos que, por sus características técnicas y su sistema de propulsión, generen menor impacto para el medio ambiente en materia de calidad del aire o de contaminación acústica o menor ocupación de la vía pública. Dicha información se publicará oficialmente en Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid y en el Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid y electrónicamente en el sitio web del Ayuntamiento de Madrid."

Setenta y siete.- El artículo 201 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 201. *Reservas de carga y descarga*.

1. Las operaciones de carga y descarga podrán realizarse en las zonas reservadas señalizadas al efecto.

2. Las reservas para carga y descarga de mercancías tendrán carácter dotacional, pudiendo ser utilizadas indistintamente por cualquier vehículo autorizado para su realización.

En todo caso, el establecimiento de estas reservas se efectuará en función de la demanda, dotación y uso, previo análisis de las circunstancias particulares de cada zona o emplazamiento concreto.

3. Se habilitarán en zonas de estacionamiento permitido, donde exista una concentración de usos comerciales, industriales u oficinas o bien en zonas residenciales en función de la actividad de distribución domiciliaria de mercancías que en ellas pudiera desarrollarse, de acuerdo con los siguientes criterios:

a) Se adosarán a uno de los extremos de la banda de estacionamiento donde se vaya a ubicar la misma al objeto para facilitar la modulación de plazas de estacionamiento;

b) Se aproximarán a las intersecciones al objeto de mejorar su visibilidad y dar cobertura a un mayor número de posibles establecimientos;

c) Se situarán en aceras que faciliten las operaciones de carga y descarga de una forma cómoda y segura;

d) Junto a las reservas existentes no se autorizarán terrazas de veladores o instalaciones similares que impidan realizar las operaciones de carga y descarga de una forma cómoda y segura;

e) Se tendrán en cuenta las siguientes consideraciones, para que las dimensiones de algunos de los vehículos destinados a operaciones de carga y descarga no provoquen una disminución inaceptable de las condiciones de visibilidad de vehículos y peatones:

1.ª Junto a paso de peatones, se instalarán a continuación del mismo, según el sentido de la marcha;

2.ª Junto a paso de vehículos, se instalarán en el margen derecho del paso, según se accede a la vía pública;

3.ª En intersecciones, se instalarán una vez superada la intersección en el margen derecho de la vía perpendicular al ramal por el que se accede.

f) Se situarán, cuando sea técnicamente posible, puntos de carga y descarga de mercancías en todos los aparcamientos de titularidad municipal para facilitar así las operaciones de distribución urbana de mercancías "de última milla" mediante vehículos ligeros no contaminantes.

4. El uso de las reservas de carga y descarga estarán sujetas al pago de las exacciones que, en su caso, se establezcan."

Setenta y ocho.- El artículo 202 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 202. *Horario y tiempos de uso de reservas de carga y descarga*.

1. En las reservas de carga y descarga los horarios de uso serán los que figuren en la señalización, que con carácter preferente ordenará su uso en horario de mañana. En las zonas peatonales y en las ZBEDEP los horarios serán los que figuren en la señalización, que podrán modularse mediante aplicaciones u otras herramientas de gestión dentro del margen establecido por aquella.

2. En ausencia de determinación expresa en la señalización de las reservas de carga y descarga el tiempo máximo para su uso será de cuarenta y cinco minutos. Sin perjuicio de ello, la Junta de Gobierno u órgano en que delegue podrá establecer el tiempo máximo de uso de tales reservas atendiendo a los siguientes criterios:

a) ámbito espacial, ya sea con carácter general para toda la ciudad o mediante la determinación de plazos máximos diferenciados para determinadas áreas urbanas, como las ZBEDEP, determinadas zonas SER, barrios y distritos;

b) características ambientales del vehículo conforme la categoría de clasificación ambiental;

c) en su caso, MMA del vehículo empleado y necesidad de tiempo para realizar la actividad.

3. El Ayuntamiento de Madrid establecerá sistemas para controlar el cumplimiento de la normativa sobre uso de las reservas de carga y descarga mediante medios personales, automatizados o la combinación de ambos.

4. La Junta de Gobierno u órgano en que delegue determinará los requisitos para el establecimiento de sistemas automatizados de control del uso y las condiciones de utilización de las reservas de carga y descarga, respetando las siguientes previsiones, cuyo incumplimiento será sancionado como infracción de estacionamiento conforme a la legislación de tráfico, circulación y seguridad vial:

a) Para el estacionamiento y uso de la reserva de carga y descarga será precisa la obtención de un título habilitante en el que deberá constar: el número de identificación de la concreta reserva, el momento de inicio de su uso y la matrícula del vehículo.

b) Se establecerá un tiempo máximo de utilización de las reservas, dentro de la franja horaria permitida por la señalización correspondiente, que no podrá ser superado mediante la utilización de títulos sucesivos.

c) La persona usuaria deberá informar al sistema de la finalización del uso de la reserva.

d) No se permitirá más de una operación simultánea para una misma matrícula.

5. Los horarios establecidos con carácter general en la señalización podrán ser restringidos mediante acto administrativo del órgano municipal competente, cuando sea conveniente adoptar medidas para garantizar la seguridad de las personas y los bienes, para mejorar la seguridad vial de peatones o vehículos, y para preservar el medio ambiente y la salud de las personas."

Setenta y nueve.- En el artículo 209, se modifica el apartado 2 que queda redactado en los siguientes términos:

"2. La autorización podrá ser de dos tipos:

a) Genérica, cuando la ocupación de la vía pública para realizar la mudanza se efectúe durante un tiempo no superior a cuatro días en un espacio no superior a veinticinco metros lineales de la banda de estacionamiento y siempre que no precise ocupar la acera.

b) Específica, con validez para cada servicio en concreto, en los siguientes supuestos en los que la realización del servicio de mudanza implique:

1.º el uso de carriles de circulación;

2.º el uso de carril bus u otro carril especialmente reservado;

3.º el uso de cualquier espacio donde esté prohibido la parada y el estacionamiento;

4.º y, con carácter general, en aquellos supuestos en que la ocupación por mudanza no se encuentre amparada dentro del tipo establecido en el artículo 209 2 a), incluidos los que supongan el uso de la banda de estacionamiento durante un tiempo superior a cuatro días o requiera el uso de un espacio superior a veinticinco metros lineales en banda de estacionamiento, o el uso de acera por un vehículo."

Rectificado error apartado setenta y nueve del artículo único. BO. Ayuntamiento de Madrid 19/11/2021 núm. 9019 pág. 15-22.

Ochenta.- El artículo 212 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 212. *Vigencia y condiciones de uso*.

1. La autorización genérica tendrá validez hasta el último día del año natural en que haya sido concedida, y habilita a su titular para la prestación de los servicios de mudanzas del artículo 209.2 a) si se da cumplimiento a las siguientes condiciones:

a) Cuando la mudanza tenga lugar en zona de estacionamiento permitido se autorizará hasta un máximo de veinticinco metros lineales de la banda de estacionamiento, con independencia de que el espacio ocupado tenga lugar dentro o fuera de las zonas del AER del SER o de las ZBEDEP.

b) La obtención de la autorización genérica de mudanzas permite el acceso a las zonas de circulación restringida y a las zonas peatonales excepto en aquellos supuestos en los que su normativa de aprobación disponga lo contrario, debiendo ajustarse la ocupación por mudanzas a los horarios marcados por la señalización fija establecida al efecto para las cargas y descargas, y en su defecto, en días laborables de ocho a veinte horas.

c) Podrán utilizarse las reservas de estacionamiento para carga y descarga, dentro del horario de carga y descarga indicado mediante la correspondiente señalización y sujeto a las condiciones generales de uso de las citadas reservas y, en todo caso, a lo dispuesto en el artículo 38.

d) En las calles peatonales: dentro de los horarios marcados por la señalización fija establecida al efecto para las cargas y descargas y, en su defecto, en días laborables de ocho a veinte horas.

e) Se permite la utilización de la acera, paseos y demás zonas peatonales para la asistencia y colocación de máquinas elevadoras y demás medios auxiliares que se precisen, garantizando en todo momento un paso peatonal de un metro ochenta centímetros de ancho y dos metros diez centímetros de altura, y en todo caso sujetas al cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 38 y de las indicaciones de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico.

2. La autorización genérica deberá colocarse de forma totalmente visible en el parabrisas del vehículo hasta que finalicen la totalidad de las operaciones de cada mudanza.

3. La autorización específica del artículo 209.2 b) habilita a su titular para la prestación del servicio de mudanzas en el emplazamiento, día y horario, y de acuerdo con las demás condiciones que expresamente se indiquen en la misma, y deberá obrar en poder del responsable de la ocupación para su exhibición a los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico cuando se lo soliciten.

4. La ocupación de la vía pública para la prestación de un servicio de mudanzas sin autorización comportará la paralización del servicio, que no podrá reanudarse hasta que no se obtenga la correspondiente autorización."

Ochenta y uno.- En el artículo 227, se modifica el apartado 3 que queda redactado en los siguientes términos:

"3. Una vez revocada la autorización administrativa, solo se podrá volver a solicitar la expedición de una nueva TEPMR cuando hayan transcurrido los siguientes plazos:

a) Tres meses, cuando el uso indebido consista en haber utilizado una tarjeta original caducada sin haber pedido la renovación, siempre que el plazo de caducidad no supere los tres meses en el momento de la comisión del uso indebido y siempre que en el vehículo se encontrase presente la persona titular de la tarjeta;

b) Seis meses, cuando el uso indebido consista en haber utilizado una copia de la tarjeta;

c) Seis meses, cuando el uso indebido consista en haber utilizado una tarjeta original caducada, siempre que el plazo de caducidad supere los tres meses en el momento de la comisión del uso indebido;

d) Dos años, cuando el uso indebido consista en la modificación o manipulación de cualquier tipo de la tarjeta original;

e) Dos años, cuando el uso indebido consista en la utilización ilícita de la tarjeta por persona distinta a la persona titular de la autorización."

Ochenta y dos.- Se suprime el libro cuarto.

Ochenta y tres.- Se añade un nuevo artículo 228 en el capítulo único del título III del libro tercero, que queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 228. *Multas coercitivas*.

1. Cuando las personas obligadas incumplan las órdenes de entrega de la TEPMR cuya retirada haya sido previamente ordenada y notificada a su titular por la autoridad municipal, como consecuencia de resolución que declare la caducidad o revocación, podrán imponerse por el órgano municipal que tenga delegada las competencias de gestión del tráfico, previo apercibimiento, multas coercitivas como medio de ejecución forzosa de dicho acto con base en los artículos 100.1 c) y 103 de la LPAC en relación con el artículo 52 de la LCREM.

2. La cuantía de las multas coercitivas será de trescientos euros.

3. Si impuesta la multa coercitiva la persona titular de la TEPMR persistiera en el incumplimiento de la orden de entrega de dicha Tarjeta, se procederá a reiterarla por cuantos períodos de quince días sean suficientes para lograr el cumplimiento de lo ordenado.

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

Ochenta y cuatro.- En el libro tercero se añade el título IV con el nombre de "Vehículos de servicios municipales y vehículos empleados en la ejecución de prestaciones contractuales al Ayuntamiento de Madrid", comprendiendo los artículos 229 y 230 del mismo, que quedan redactados en los siguientes términos:

"TÍTULO IV

Vehículos de servicios municipales y vehículos empleados en la ejecución de prestaciones contractuales al Ayuntamiento de Madrid

Artículo 229. *Clasificación ambiental exigida a los vehículos empleados en lagestión directa e indirecta de servicios municipales y en la ejecución deprestaciones contratadas por el Ayuntamiento de Madrid*.

1. En la renovación de su flota de vehículos ya sea en propiedad, arrendamiento, o arrendamiento financiero con o sin opción de compra, el Ayuntamiento de Madrid se dotará de vehículos con clasificación ambiental CERO Emisiones y ECO y, excepcionalmente, de vehículos con clasificación ambiental C cuando la especial naturaleza y características del servicio no permitan la utilización de vehículos CERO emisiones y ECO.

2. Asimismo los pliegos de prescripciones técnicas particulares de los procedimientos de contratación administrativa municipal exigirán que los vehículos empleados en la prestación contractual dispongan de clasificación ambiental CERO Emisiones o ECO y, excepcionalmente, de vehículos con clasificación ambiental

C cuando la especial naturaleza y características del servicio no permitan la utilización de vehículos CERO emisiones y ECO.

Artículo 230. *Requisitos medioambientales acústicos de los vehículos empleados en la gestión directa e indirecta de servicios municipales y en la ejecución de prestaciones contratadas por el Ayuntamiento de Madrid.*

1. Al objeto de asegurar el cumplimiento de la normativa acústica, los vehículos afectos a la gestión directa por la Administración Municipal de servicios públicos, tanto en propiedad como en arrendamiento financiero con o sin opción de compra, así como los vehículos de titularidad de terceros que estén afectos a la prestación indirecta de servicios municipales y la ejecución de obras municipales, ya sea en virtud de concesiones de obra pública municipal, concesiones de servicios, contratas de servicios al Ayuntamiento de Madrid y contratas de obras municipales, se someterán a inspección técnica en el Centro Municipal de Acústica (en adelante, CMA), con una periodicidad mínima de dos años, así como a las inspecciones puntuales requeridas por los servicios técnicos municipales competentes tanto de oficio como a resultas de denuncia administrativa por contaminación acústica.

En las inspecciones técnicas del CMA los vehículos citados se someterán a las siguientes pruebas, para verificar el cumplimiento de los valores acústicos límite determinados por la normativa comunitaria de homologación de vehículos y, en su caso, para comprobar el cumplimiento por los dispositivos acústicos de los vehículos destinados a los servicios de urgencia de los niveles máximos de emisión regulados en la Ordenanza de Protección contra la Contaminación Acústica y Térmica (en adelante, OPCAT) o norma que la sustituya, y el cumplimiento por los vehículos con maquinaria instalada de los límites de potencia acústica fijados por la normativa comunitaria y estatal:

a) Se someterán a las pruebas de marcha, parado y circuito neumático: los autobuses Empresa Municipal de Transportes (en adelante, EMT); los vehículos de más de tres mil quinientos de MMA empleados por los servicios municipales de alumbrado, zonas verdes, semáforos y el resto de servicios municipales no sujetos a las pruebas exigidas en las letras b) a d) ambas inclusive del apartado 1.

b) Se someterán a las pruebas de marcha, parado, circuito neumático y prueba de sirenas los vehículos de los siguientes servicios municipales: Policía Municipal, Agentes de Movilidad, SAMUR y resto de vehículos sanitarios de emergencia.

c) Se someterán a las pruebas de marcha, parado, circuito neumático, prueba de sirenas y, en su caso, prueba de potencia acústica los vehículos de Servicio de Extinción de Incendios.

d) Se someterán a las pruebas de marcha, parado, circuito neumático y prueba de potencia acústica los vehículos del servicio municipal de recogida de residuos, especialmente los vehículos recolectores de residuos, los vehículos del servicio municipal de limpieza (camiones cisterna baldeadoras y vehículos barredores), así como los vehículos empleados en la ejecución de obra pública municipal.

2. Los pliegos de prescripciones técnicas de los contratos administrativos que licite, adjudique y formalice el Ayuntamiento de Madrid se incluirá una prescripción técnica que establezca el compromiso contractual de cumplimiento de las siguientes obligaciones respecto de los vehículos regulados en el apartado 1, cuyos términos se actualizarán a las modificaciones normativas:

a) Los vehículos y la maquinaria complementaria instalada en los vehículos deberán cumplir las siguientes obligaciones:

1.ª Los niveles sonoros establecidos en función de la categoría del vehículo y la normativa de aplicación en su homologación.

Actualmente establecidos en el Reglamento (UE) nº 540/2014, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril, sobre el nivel sonoro de los vehículos de motor y de los sistemas silenciadores de recambio, y por el que se modifica la Directiva 2007/46/CE y se deroga la Directiva 70/157/CE.

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

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

b) Los vehículos de la empresa adjudicataria empleados para la ejecución de contratos con el Ayuntamiento de Madrid se someterán contractualmente al cumplimiento de las inspecciones periódicas y puntuales reguladas en el apartado 1. La empresa adjudicataria del contrato deberá abonar las tasas de inspección técnica reguladas en la Ordenanza Fiscal de Tasas por Servicios y Actividades Relacionadas con el Medio Ambiente.

c) En los pliegos se hará constar las penalidades contractuales oportunas por el incumplimiento de las obligaciones recogidas en los apartados a) y b) del artículo 230.2. Tales penalidades tienen naturaleza contractual y se impondrán sin perjuicio de las sanciones que en su caso correspondan por la comisión de infracciones tipificadas en la normativa acústica."

Ochenta y cinco.- En el libro tercero se añade el título V con el nombre de "Eventos relevantes para la movilidad y el transporte público colectivo", comprendiendo los artículos 231 y 232 del mismo, que quedan redactados en los siguientes términos:

"TÍTULO V

Eventos relevantes para la movilidad y el transporte público colectivo

Artículo 231. *Planes de Movilidad de eventos de afluencia masiva de personas*.

1. Los eventos culturales, deportivos, comerciales, sociales y otra naturaleza con una afluencia relevante de personas se clasifican en función del número de asistentes equivalentes (en adelante, NAE) al evento y de los efectos que puedan ocasionar a la movilidad urbana, la seguridad vial y al transporte público colectivo regular de viajeros de uso general, en las siguientes categorías:

a) de afluencia masiva: cuando la afluencia sea igual o superior a veinte mil asistentes equivalentes;

b) de afluencia moderada: afluencia igual o superior a cinco mil y menor de veinte mil asistentes equivalentes;

c) afluencia neutra: los eventos con afluencia menor de cinco mil asistentes equivalentes.

2. Se habilita a la Junta de Gobierno u órgano en que delegue para establecer los criterios de determinación del NAE, que se calculará a partir de los asistentes previstos o estimados de máxima afluencia del evento, o del día de máxima afluencia en caso de eventos que se desarrollen a lo largo de varios días, que se minorarán en función de las características propias del evento concreto y sus factores de riesgo en relación con la movilidad urbana, la seguridad vial y el transporte público colectivo regular de uso general, tomando en consideración los siguientes factores:

a) Longitud de desarrollo espacial de evento.

b) Tiempo en que se desarrolla el evento.

c) Los elementos que, por razones de interés general, se determine con carácter general o respecto de determinados tipos de eventos.

Los criterios aprobados por la Junta de Gobierno u órgano en que delegue se publicarán en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid y en el Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid, así como electrónicamente en el portal municipal.

3. Se somete a la exigencia de presentación de un Plan de Movilidad del Evento (en adelante, PME) que obtenga la autorización de la Junta de Gobierno u órgano en que delegue, la celebración de los siguientes eventos:

a) Los eventos de afluencia masiva.

b) Los eventos de afluencia moderada que se inicien o finalicen entre las cero y las seis horas, por las dificultades en los desplazamientos de aproximación y acceso así como de abandono y evacuación de los asistentes en horario de menor cobertura del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

c) Los que determine la Junta de Gobierno u órgano en que delegue en atención a su especial afección a la movilidad urbana, a la seguridad vial, o como consecuencia de la concentración de personas en un espacio territorial igual o superior a los parámetros que determine.

Quedan excluidas de la exigencia de PME las concentraciones humanas derivadas del ejercicio de los derechos constitucionales de reunión y manifestación.

4. Los PME contendrán los siguientes elementos:

a) La descripción detallada del evento: calendario, fechas y horarios; localización detallada y superficie acompañada de los planos generales y de detalle; naturaleza del evento; número cerrado o estimado de participantes o asistentes; organización del evento; vías y puntos de acceso y evacuación; puntos de entrada y salida e itinerarios peatonales y rodados de acceso y evacuación en los que se garantice la accesibilidad universal y la seguridad vial, garantizando la accesibilidad y movilidad seguras de los colectivos especialmente vulnerables como PMR, personas con discapacidad, menores de edad y ancianos.

b) Las necesidades de movilidad según la estimación del número de asistentes, el calendario y los horarios de los eventos.

c) La oferta de transporte y medios de locomoción disponibles tanto en la sede del evento como en las posibles áreas de alojamiento y concentración de asistentes, con especial referencia al transporte público colectivo regular de tren, metro, autobuses urbanos e interurbanos y al servicio de autotaxis.

d) Necesidades de oferta adicional y refuerzos de servicio de transporte público colectivo regular, evaluación y coste de los mismos, incluyendo el porcentaje de dicho coste a cubrir por la organización.

e) Necesidad de oferta adicional del servicio de autotaxis y ubicación propuesta de paradas provisionales o bolsas de espera de estos vehículos, en su caso.

f) Medios de transporte colectivo discrecional facilitados por la organización del evento y, en su caso, solicitud de reservas.

g) Dotación de estacionamiento facilitado por la organización con sus tarifas y otras condiciones de uso.

h) Análisis de la afección al estacionamiento en vía pública, a los aparcamientos de titularidad municipal y a los garajes de residentes del entorno de la celebración del evento.

i) Estudio de accesibilidad universal del evento.

j) Medidas que garanticen la accesibilidad de los servicios de emergencia: Policía, protección civil, servicios médicos y servicios de extinción de incendios, y de las necesidades que en su caso detalle el Plan de Seguridad.

k) Estudio de los itinerarios rodados y peatonales habilitados y de las medidas de gestión y control del tráfico.

l) Afecciones previstas a servicios públicos estatales, autonómicos y municipales.

m) Coordinación de las medidas del PME dentro del programa organizativo del evento.

n) Los demás requisitos y documentos que establezca con carácter particular y general para cada tipo de evento el órgano municipal materialmente competente.

5. Los PME se tramitarán en los siguientes términos:

a) Los organizadores y promotores del evento deberán presentar su solicitud junto al PME con la antelación suficiente para su análisis municipal y la consecuente adopción de las medidas de movilidad, seguridad vial y coordinación del transporte público que resulten oportunas. Dicha antelación será de, al menos, un mes antes de la fecha de celebración del evento.

b) Para que pueda iniciarse la tramitación de la solicitud, los organizadores del evento deberán presentar, junto al PME, una declaración jurada de cumplimiento de todos los requisitos y condiciones exigidas, en la que se declare la integridad, veracidad, conformidad a derecho de su solicitud y de los documentos aportados, asumiendo cuantas responsabilidades se deriven del PME.

c) Los servicios municipales competentes afectados informarán sobre la forma y contenidos del PME, identificando las deficiencias y modificaciones necesarias para la viabilidad técnica y jurídica del mismo, que tendrán carácter vinculante y sin cuyo cumplimiento no podrá autorizarse el PME ni podrá realizarse, por tanto, la celebración del evento.

La Junta de Gobierno u órgano en que delegue coordinará los requisitos exigidos para la aprobación de PME por los distintos servicios técnicos y centros directivos municipales competentes según la materia, y refundirlos en un único informe.

d) Los organizadores y promotores del evento adaptarán a la mayor brevedad posible el contenido del PME a las condiciones y prescripciones que formulen los informes municipales para poder obtener la aprobación del PME que les permita, en caso de obtener la autorización municipal oportuna, celebrar el evento.

e) Los organizadores y promotores informarán a las personas que pudieran asistir o participar en el evento sobre los medios de transporte y los itinerarios recomendados para acceder a la sede del mismo y el regreso a su lugar de alojamiento, debiendo facilitar a aquellos que lo deseen la adquisición previa de títulos de transporte público junto o en combinación con el título de acceso al evento o eventos.

f) Las medidas que afecten de forma directa al sistema de transporte público colectivo regular de uso general se coordinarán con el Consorcio Regional de Transportes Regulares de Madrid (en adelante, CRTM). Aquellas medidas que planteen la alteración de los servicios o redes de transporte público colectivo de viajeros regular de uso general deberán someterse a informe previo y preceptivo del CRTM en el ámbito de sus competencias. Las

medidas que afecten al servicio de autotaxis, se coordinarán previamente con las Asociaciones representativas del sector.

g) Los PME que pudieran conllevar riesgos para la seguridad de las personas y de las cosas deberán coordinarse y someterse a la previa aprobación o conformidad de la Policía Municipal que, en su caso, lo comunicará a Delegación de Gobierno y a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.

h) Los organizadores y promotores presentarán con la máxima antelación posible, de al menos cinco días laborables antes de la celebración de evento, los documentos del PME actualizados a los requisitos y condiciones municipales exigidos para obtener la autorización del PME junto a la declaración jurada regulada en el apartado 6, como requisitos imprescindibles previos para que pueda aprobarse el PME y, en su caso, autorizarse por el órgano municipal competente la celebración del evento.

6. Los organizadores y promotores asumirán, mediante declaración jurada, la responsabilidad de realizar el evento conforme a lo previsto en el PME autorizado, debiendo sujetarse estrictamente a los requisitos y condiciones municipales y asumir cuantas responsabilidades les correspondan.

7. La validez de la autorización de cualquier PME queda expresamente condicionada a que se produzca, en su caso, la autorización municipal de la celebración del evento.

Artículo 232. *Análisis de Movilidad de eventos de afluencia moderada de personas*.

1. Se somete a la obligación presentación de un Análisis de Movilidad del Evento (en adelante, AME) que obtenga la autorización de la Junta de Gobierno u órgano en que delegue, la celebración de los siguientes eventos:

a) Los eventos de afluencia moderada que se inicien o finalicen entre las seis y las cero horas con adecuada cobertura del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

b) Los eventos de afluencia neutra que con carácter excepcional, y atendiendo a las razones imperiosas de interés general de seguridad pública, seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública, protección de los derechos, protección de la seguridad y la salud de las personas consumidoras o destinatarias de los de entorno urbano, haya previamente determinado la Junta de Gobierno u órgano en que delegue mediante acto administrativo en atención a los supuestos de especial afección a la movilidad urbana o a la seguridad vial, o en atención a la concentración de personas en un espacio territorial. El acuerdo deberá ser objeto de publicación oficial en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid y en el Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid, así como electrónicamente en el portal web municipal.

2. Los AME contendrán los elementos contemplados en los subapartados a) a c), i), k) y m) del artículo 231.4.

3. Mediante declaración jurada los promotores asumirán la responsabilidad de la veracidad del contenido del AME y la obligación de efectivo cumplimiento del mismo.

4. Los AME se tramitarán conforme a lo dispuesto en el artículo 231.5.

5. Los organizadores y promotores realizarán el evento conforme a lo previsto en el AME aprobado, sujetándose a los requisitos y condiciones municipales y asumiendo cuantas responsabilidades les correspondan a cuyo efecto deberán presentar la declaración jurada regulada en el artículo 231.6.

6. La validez de la autorización de cualquier AME queda expresamente condicionada a que se produzca, en su caso, la autorización municipal de la celebración del evento."

Rectificado error apartado ochenta y cinco del artículo único. BO. Ayuntamiento de Madrid 19/11/2021 núm. 9019 pág. 15-22.

Ochenta y seis.- En el libro tercero se añade el título VI con el nombre de "Innovación", comprendiendo el artículo 233 del mismo, que queda redactado en los siguientes términos:

"TÍTULO VI

Innovación

Artículo 233. *Innovación, desarrollo tecnológico y pruebas técnicas para una movilidad segura, sostenible y conectada.*

1. El Ayuntamiento de Madrid impulsará la innovación y el desarrollo tecnológico para fomentar la seguridad vial, la eficiencia energética y la sostenibilidad medioambiental de la movilidad y el transporte urbanos, a través del desarrollo de experiencias piloto y su participación en proyectos internacionales, europeos y nacionales en colaboración con el sector privado.

2. En los supuestos contemplados en el artículo 47 del RGV el Ayuntamiento de Madrid emitirá, en el procedimiento de concesión de autorizaciones especiales de la DGT, el informe preceptivo contemplado por la normativa estatal de tráfico, incluyendo los procedimientos de autorización de pruebas o ensayos de investigación realizados con vehículos de conducción automatizada en vías urbanas abiertas al tráfico en general para la realización de pruebas o ensayos de investigación extraordinarios realizados por fabricantes y laboratorios oficiales.

3. Se somete a autorización municipal la realización de pruebas, ensayos de investigación y experiencias piloto en vías públicas urbanas del término municipal de Madrid:

a) para la prueba, circulación, parada y estacionamiento en vías públicas urbanas de la ciudad de Madrid de vehículos no sujetos a autorización de la DGT conforme a lo previsto en el artículo 47 de RGV y la normativa estatal de tráfico;

b) para la experimentación, testeo y prueba en condiciones reales de los elementos o accesorios de vehículos, dispositivos tecnológicos de seguridad vial y control del cumplimiento de la normativa, de señalización, gestión y vigilancia de la circulación y el estacionamiento, elementos tecnológicos de conexión entre vehículos y entre éstos y los elementos de las infraestructuras viarias, transporte de personas, transporte de mercancías y distribución urbana de proximidad, eficiencia energética, sostenibilidad medioambiental, y movilidad como servicio.

Sin perjuicio de ello deberá recabarse la autorización del órgano competente de la Comunidad de Madrid, que exija la normativa de transporte, para la realización de pruebas, ensayos de investigación y experiencias piloto de vehículos que vayan a realizar transporte de forma experimental en condiciones reales.

Quienes promuevan las pruebas, ensayos o experiencias piloto deberán presentar su solicitud, que dirigirán al órgano municipal competente en materia de innovación y emprendimiento, en la que justifiquen su necesidad y el interés público que pueda suponer para la ciudadanía y para la ciudad de Madrid, y concretar su finalidad, contenido, periodo o fechas concretas, duración prevista y la propuesta de ubicación, debiendo aportar el estudio de seguridad y de afección a la movilidad.

Sin perjuicio de la legítima satisfacción de los intereses privados del promotor, se podrá desestimar toda solicitud que no responda, al menos en parte, a la satisfacción de los intereses generales legalmente encomendados al Ayuntamiento de Madrid.

Una vez completada la documentación de la solicitud y previo estudio técnico municipal de la misma el Ayuntamiento de Madrid podrá, en su caso, conceder la autorización haciendo constar el tipo de ensayo a realizar, el ámbito o espacio territorial en que podrá realizarse la experimentación tecnológica o las pruebas técnicas o su itinerario, duración y demás condiciones en que deba desarrollarse.

El Ayuntamiento de Madrid podrá habilitar y delimitar espacios físicos para la realización de las pruebas que deberán garantizar la seguridad de los participantes, de terceros y de las infraestructuras y patrimonio de las Administraciones Públicas.

4. Sin perjuicio del obligado cumplimiento de la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial y de la obtención de cuantas autorizaciones exija dicha normativa, por motivos de seguridad, seguridad vial, protección civil, salud pública, protección de medio ambiente, protección del patrimonio municipal y el carácter limitado del espacio público se somete a autorización municipal:

a) La circulación de vehículos autónomos, tanto tripulados como no tripulados, y de vehículos de conducción remota por cualquier vía pública urbana apta para dicha circulación.

b) La circulación de vehículos autónomos, tanto tripulados como no tripulados, por cualquier acera, calle peatonal, zona y calle de especial protección para el peatón, y por cualquier espacio público destinado al tránsito peatonal o a la estancia de personas.

Dicha autorización podrá desestimarse por motivos de seguridad, seguridad vial, salud pública, accesibilidad universal, sostenibilidad ambiental, protección del patrimonio y otros motivos de interés general.

5. Las condiciones de seguridad vial para la concesión, en su caso, de las autorizaciones previstas en este artículo se determinarán por la Policía Municipal.

6. El sujeto solicitante de las autorizaciones previstas en esta disposición deberá:

a) Acreditar ante la Administración municipal la disposición de un seguro que cubra la responsabilidad civil por los daños y perjuicios que pudieran ocasionarse a personas y bienes, así como al patrimonio municipal, que deberá mantener en vigor y al corriente de pago durante el periodo de vigencia de la autorización, incluida su posible prórroga. El seguro deberá garantizar una cobertura de al menos un millón de euros, excepto en aquellos proyectos en los que por no verse afectada la seguridad vial los servicios municipales consideren suficiente el aseguramiento por una cuantía inferior que deberá determinarse motivadamente en las condiciones de la autorización.

b) Presentar un análisis general de riesgos y un análisis de riesgos específicos en materia de movilidad.

c) Las pruebas técnicas y ensayos y las prácticas de innovación que requieran la instalación temporal o permanente en bienes de patrimonio municipal o el acceso a recursos o redes municipales, incluyendo la red eléctrica, la iluminación, la fibra y el resto de telecomunicaciones, exigirán para su autorización la previa presentación de un aval que garantice la protección de patrimonio municipal y asegure el coste de retorno de los bienes municipales a la situación original previa a la autorización."

Ochenta y siete.- Se añade el libro cuarto con el título "Disciplina viaria".

Ochenta y ocho.- En el libro cuarto se añade el título I con el nombre "Régimen sancionador en materia de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial".

Ochenta y nueve.- En el título I del libro cuarto se añaden los capítulos I con el título "Medidas provisionales", comprendiendo los artículos 234 a 240, y capítulo II con el título "Régimen sancionador", comprendiendo los artículos 241 y 242, que quedan redactados en los siguientes términos:

"LIBRO CUARTO

Disciplina viaria

TÍTULO I

Régimen sancionador en materia de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial

CAPÍTULO I

Medidas provisionales

Artículo 234. *Medidas provisionales y garantías en su adopción*.

1. Los agentes de Policía Municipal y los Agentes de Movilidad encargados de la vigilancia del tráfico podrán adoptar, de forma motivada, medidas provisionales de inmovilización o retirada de las vías urbanas de cualquier tipo de vehículos, incluidos ciclos, bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, ciclomotores y motocicletas y vehículos de tres ruedas asimilados, así como los VMP, por razones de protección de la seguridad vial, cuando, como consecuencia del incumplimiento de los preceptos de la legislación estatal en materia de tráfico, circulación y seguridad vial o de la presente ordenanza pueda derivarse un riesgo grave para la circulación, las personas o los bienes o, por las causas previstas en la LCREM.

2. En la adopción de las medidas provisionales de inmovilización y de retirada de los vehículos a que se hace referencia en el apartado 1, que no tendrán carácter de sanción, deberán observarse los principios de proporcionalidad, efectividad y menor onerosidad, de forma que su adopción solo se permitirá en aquellos supuestos en que sea estrictamente necesaria para permitir la fluidez del tráfico o porque representen un peligro para la seguridad vial o, en su caso, para la protección de la salud pública de los habitantes de la ciudad y del medio ambiente así como del mobiliario urbano y el resto del patrimonio municipal.

Artículo 235. *Inmovilización*.

1. Los agentes de la Policía Municipal y los Agentes de Movilidad encargados de la vigilancia del tráfico podrán proceder a la inmovilización de toda clase de vehículos en los siguientes supuestos específicos:

a) En caso de pérdida, por quien conduzca, de las condiciones físicas necesarias para conducir el vehículo de que se trate, cuando pueda derivarse un riesgo grave para la circulación, las personas o los bienes.

b) Cuando, por las condiciones del vehículo, se considere que constituye peligro para la circulación o produzca daños en la calzada.

c) Cuando el vehículo exceda de la altura, longitud o ancho reglamentariamente autorizados por la normativa estatal en materia de tráfico, circulación y seguridad vial y las condiciones de la vía.

d) Cuando el vehículo circule con carga superior a la autorizada o su colocación exceda, en altura o anchura, a las permitidas por la normativa estatal en materia de tráfico, circulación y seguridad vial.

e) Cuando, previa consulta a las bases de datos correspondientes de la DGT, se determine que quien conduzca carece de permiso de conducción válido y/o no pueda acreditar ante el agente que lo posee.

f) Cuando las posibilidades de movimiento o el campo de visión de quien conduzca resulten sensible y peligrosamente disminuidos por el número o posición de los viajeros o por la colocación de la carga transportada.

g) Cuando el vehículo carezca del alumbrado exigido por el RGV o no funcione en los casos en que su utilización sea obligatoria.

h) Cuando se incumplan las normas de estacionamiento, incluidas las que limiten éste en el tiempo.

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

j) Cuando los VMP circulen por las vías o espacios urbanos careciendo del correspondiente seguro de responsabilidad civil a que se hace referencia en el artículo 179.

k) Cuando el vehículo circule sin cobertura del preceptivo seguro, conforme a lo dispuesto en el artículo 41.1.ª d) de la LCREM, sin perjuicio de las competencias sancionadoras de la Administración competente en materia de responsabilidad civil y seguros en la circulación de vehículos a motor.

l) Cuando proceda la inmovilización por superación de los niveles máximos permitidos de emisión de gases y humos por la ordenanza en materia de calidad del aire, conforme a lo dispuesto en el artículo 41.1.ª b) de la LCREM, hasta tanto no sean subsanadas las causas del incumplimiento de dichos niveles.

m) En el supuesto de que quien conduzca un vehículo incumpla las medidas de restricción o prohibición de la circulación o del estacionamiento adoptadas por el Ayuntamiento de Madrid durante episodios de alta contaminación atmosférica. 2. Los vehículos inmovilizados podrán ser recuperados una vez que cese la causa que motivó su inmovilización, previo pago de la tasa correspondiente si así estuviera establecido en la ordenanza fiscal correspondiente.

3. Los Agentes de la Policía Municipal encargados de la vigilancia del tráfico en ejercicio de las funciones legalmente atribuidas por el artículo 32.2 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, podrán proceder a la inmediata inmovilización del vehículo hasta que no sea abonada la cuantía de la sanción en concepto de depósito en los términos previstos en 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, cuando detecten la realización de transporte público de viajeros en vehículo turismo careciendo de la preceptiva licencia municipal y/o autorización de transportes otorgados por los órganos competentes, o cuando la misma hubiere sido retirada o se encontrara suspendida, caducada o cuando por cualquier otra causa hubiere perdido su validez o debiera haber sido devuelta a la Administración en cumplimiento de normas legal o reglamentariamente establecidas.

Artículo 236. *Retirada*.

1. Los agentes de la Policía Municipal y los Agentes de Movilidad encargados de la vigilancia del tráfico podrán ordenar la retirada de la vía pública y su traslado al depósito correspondiente, de todo tipo de vehículos en cualquiera de los supuestos contemplados en la legislación sobre tráfico, circulación y seguridad vial.

2. También procederá la retirada de un vehículo de la vía pública y su traslado al depósito municipal cuando se encuentre inmovilizado o estacionado en alguno de los supuestos o lugares que se encuentren prohibidos, así como en cualquiera de las situaciones siguientes:

a) Siempre que constituya peligro o cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones, al funcionamiento de algún servicio público o causen deterioro al patrimonio público municipal, o se presuma racionalmente su abandono.

b) Cuando, inmovilizado en un lugar que no perturbe la circulación, hubieran transcurrido más de veinticuatro horas desde el momento de tal inmovilización sin que se hubieran subsanado las causas que la motivaron.

c) Cuando, inmovilizado un vehículo, el infractor no acredite su residencia legal en territorio español, salvo si deposita el importe de la sanción y de los gastos de inmovilización.

d) Cuando, como consecuencia de accidente, atropello o cualquier otra circunstancia se disponga su depósito por las autoridades judiciales o administrativas del Ayuntamiento de Madrid o de cualquier Administración Pública, en función de lo dispuesto por los convenios suscritos a tal efecto por el Ayuntamiento de Madrid u otras normas aplicables.

e) Por razón de accidente o avería de un vehículo en la vía pública, que impida continuar su marcha, especialmente cuando tales supuestos se produzcan en la M-30 o en las vías principales de acceso a la ciudad de Madrid, y obstaculice o cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o al tránsito de peatones o suponga un peligro para las personas o los bienes.

f) Cuando un vehículo permanezca estacionado indebidamente en zona de estacionamiento regulado (SER) o en zonas en que se hayan adoptado ordenaciones temporales de restricción del estacionamiento de vehículos.

g) Cuando se realice en las vías urbanas o espacios públicos el ofrecimiento en venta de vehículos o se realice cualquier negocio jurídico no autorizado en vehículo estacionado en la vía urbana o espacio público.

h) Cuando un vehículo esté estacionado en una reserva de estacionamiento y no exhiba la tarjeta que autorice el estacionamiento o lo haga de forma que no se vean totalmente todos los datos de la tarjeta.

i) Los vehículos que no hubiesen sido retirados voluntariamente y permaneciesen estacionados en aquellas zonas de la vía pública reservadas al amparo de una autorización municipal para la ocupación de la vía pública, debidamente señalizada con cuarenta y ocho horas de antelación a dicha reserva de ocupación.

j) Cuando las bicicletas, bicicletas con pedales de pedaleo asistido y los VMP estacionados en la acera se encuentren anclados a elementos vegetales, bancos, marquesinas o cualquier otro elemento de mobiliario urbano así como cuando, sin concurrir ninguna de las causas anteriores, se encuentren estacionados en zonas en las que afecten a la funcionalidad, uso o acceso necesario a los mismos, o en toda circunstancia en la que impidan o dificulten la realización por los servicios municipales de las tareas de mantenimiento o reparación de tales elementos.

k) Cuando las bicicletas, bicicletas con pedales de pedaleo asistido y los VMP constituyan peligro en los términos previstos en la legislación sobre tráfico, circulación y seguridad vial, cuando dificulten la circulación de vehículos o el tránsito de personas, cuando estén amarrados al mobiliario urbano infringiendo el artículo 48 o dañaran zonas verdes o el patrimonio de las Administraciones Públicas, supongan un peligro para la seguridad de las personas o permanezcan estacionados en la vía pública por un período superior a un mes, careciendo de los elementos mínimos necesarios para la circulación que hagan presumir su abandono.

l) Cuando el vehículo se encuentre indebidamente estacionado en una zona de uso público en la que esté prohibida la circulación de vehículos, excepto las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP estacionados en las reservas específicas conforme a lo previsto en el artículo 48.1.

m) Cuando los VMP no cumplan los requisitos técnicos exigidos por el artículo 175 y como consecuencia de ello obstaculicen o dificulten la circulación o supongan un peligro para ésta o un riesgo grave para las personas o bienes.

3. También procederá la retirada de un vehículo del dominio público municipal correspondiente a los aparcamientos municipales y su traslado al depósito municipal en los supuestos previstos en el artículo 115.2.

4. La retirada de vehículos podrá ser realizada por el servicio de grúa municipal mediante orden remota de los agentes de la autoridad responsables de la gestión y vigilancia del tráfico en los términos y supuestos previstos en el artículo 41.2.ª c) de la LCREM, sin que sea necesaria la presencia física de tales agentes.

Las cámaras y demás dispositivos empleados para ordenar la retirada de forma remota o telemática deberán estar homologados y su uso se ajustará a las normas que garanticen la idoneidad de la tecnología aplicada, los derechos de protección de imagen y de protección de datos de carácter personal.

No obstante, si el conductor llegase hasta al vehículo antes de que la grúa haya efectuado su retirada, podrá retirar in situ su vehículo previa notificación de la denuncia y pago de las tasas que procedan, con supervisión presencial o remota por el agente de la autoridad.

5. Cuando los Agentes de la Policía Municipal encargados de la vigilancia del tráfico en ejercicio de las funciones legalmente atribuidas por el artículo 32.2 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, detecten la realización de transporte público de viajeros en vehículo turismo careciendo de la preceptiva licencia municipal y/o autorización de transportes otorgados por los órganos competentes, o cuando la misma hubiere sido retirada o se encontrara suspendida, caducada o cuando por cualquier otra causa hubiere perdido su validez o debiera haber sido devuelta a la Administración en cumplimiento de normas legal o reglamentariamente establecidas, si el denunciado no abonara la sanción en concepto de depósito ni llevara a cabo el traslado del vehículo, podrán trasladar el vehículo a costa del denunciado hasta el lugar que determine la autoridad o agentes actuantes en los términos previstos en 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.

Artículo 237. *Supuestos de peligro o perturbación de la circulación o riesgo para personas y bienes o para el funcionamiento de algún servicio público*.

1. A los efectos prevenidos en el artículo 236.2 a), se considerará que un vehículo estacionado constituye peligro o perturba gravemente la circulación de peatones y vehículos en los supuestos siguientes:

a) Cuando la distancia entre el vehículo y el borde opuesto de la calzada o una marca longitudinal sobre la misma que indique prohibición de atravesarla sea inferior a tres metros o, en cualquier caso, impida el paso de otros vehículos.

b) Cuando impida incorporarse a la circulación a otro vehículo parado o estacionado.

c) Cuando se obstaculice la utilización normal de los pasos rebajados.

d) Cuando se obstaculice el acceso normal de vehículos, personas o animales a un inmueble.

e) Cuando se estacione sobre o junto a medianas, isletas, separadores u otros elementos de canalización del tráfico.

f) Cuando se impida un giro autorizado.

g) Cuando el estacionamiento se produzca en las zonas reservadas para carga y descarga durante las horas establecidas para su utilización.

h) Cuando se encuentre estacionado en doble fila 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, cuando se encuentre estacionado 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 segundo, salvo señalización en contrario.

i) Cuando se encuentre estacionado en reservas para uso de personas con movilidad reducida sin contar con la autorización TEPMR.

j) Cuando se encuentre estacionado sobre aceras, paseos y demás zonas destinadas al uso de peatones, cuando se obstaculice o dificulte ostensiblemente el paso de los mismos.

k) Cuando se estacione en carriles destinados al uso exclusivo del transporte público urbano o en los reservados para las bicicletas, o para la circulación de los VMP.

l) Cuando el estacionamiento se efectúe en espacios prohibidos en vía pública calificada de atención preferente y específicamente señalizada, o en lugares de la vía pública próximos a edificios públicos o a zonas calificadas por las autoridades competentes en materia de seguridad ciudadana como zonas de seguridad.

m) Cuando 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, por la grave perturbación que supone para la circulación general de la ciudad.

Los agentes de Policía Municipal y los Agentes de Movilidad encargados de la vigilancia del tráfico podrán ordenar de forma tanto presencial, como telemáticamente desde el Centro de Gestión de la Movilidad, la retirada inmediata del vehículo por la grúa, municipal o privada, que antes realice el servicio.

Si asistiera antes la grúa municipal o la de la entidad de gestión, explotación y conservación de M-30, será ésta quien realice el servicio trasladando el vehículo hasta una ubicación fuera de la vía M-30 en la que no ocasione un peligro o perturbación grave a la circulación, para que posteriormente pueda ser retirado desde allí por la respectiva grúa privada. Si esto no fuera posible la grúa municipal retirará el vehículo a depósito municipal e informará de ello a la persona que conduzca el vehículo para que proceda a su retirada mediante su grúa privada.

Este servicio de grúa municipal se realizará de forma gratuita y obligatoria para la persona que conduzca el vehículo, que no podrá negarse a su recepción.

n) Cuando se estacione en medio de la calzada, excepto cuando expresamente esté autorizado.

o) Cuando un vehículo se encuentre estacionado en lugar donde esté prohibida la parada.

p) Cuando se encuentre estacionado en itinerarios o espacios que hayan de ser ocupados por una comitiva, procesión, cabalgata, prueba deportiva o actos públicos debidamente autorizados.

q) Cuando un vehículo se encuentre estacionado de forma que obstaculice o impida el acceso a los recipientes municipales destinados al depósito de residuos sólidos urbanos, afectando de esta manera a su mantenimiento y vaciado.

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

2. Asimismo, se considera que el estacionamiento obstaculiza el funcionamiento de un servicio público cuando:

a) Se realice en una zona de parada de transporte público de la Red Básica de Transporte, bien en el ámbito de la parada, de acuerdo con lo establecido en el título II del libro segundo, o bien en la reserva que pudiera estar explícitamente señalizada y delimitada. También, cuando fuera del ámbito de la parada, el estacionamiento afecte a la realización del itinerario de alguna de las líneas del servicio de transporte público colectivo urbano regular de uso general.

b) Se realice en lugar donde esté prohibida parada o estacionamiento en los itinerarios inmediatos de acceso y salida de aeropuerto, estaciones de autobús o ferrocarril e intercambiadores de transporte.

c) Se realice en espacios reservados a servicios de urgencia o seguridad.

d) Se efectúe en zonas reservadas para la instalación de contenedores de residuos sólidos urbanos u otro tipo de mobiliario urbano.

e) Se obstaculice o impida la realización de un servicio público de carácter urgente como extinción de incendios o salvamentos.

f) Se realice el estacionamiento de bicicletas u otros vehículos en las instalaciones destinadas al anclaje de las del servicio público municipal de bicicletas o se encuentren amarradas a cualquiera de las instalaciones de dicho servicio.

g) Resulte necesario para efectuar obras, servicios de limpieza extraordinarios u otros trabajos o actuaciones debidamente autorizadas en la vía pública. Estas circunstancias se advertirán, al menos, con cuarenta y ocho horas de antelación, salvo casos de urgencia, por los medios de difusión y/o con la colocación de la señalización oportuna.

h) Se realice por cualquier vehículo en las inmediaciones de las estaciones de carga de los vehículos eléctricos impidiendo o dificultando su uso.

3. Se entenderá que el estacionamiento origina daños o deterioro al patrimonio público, cuando:

a) Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP se encuentren estacionadas ancladas al arbolado u otros elementos vegetales.

b) Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP se encuentren estacionadas ancladas al mobiliario urbano o a cualquier otro bien de titularidad pública o a otros elementos instalados en la vía pública utilizando un mecanismo de sujeción que pueda implicar deterioro al patrimonio público.

Artículo 238. *Gastos de inmovilización, retirada y depósito de vehículos*.

1. Los gastos que se originen como consecuencia de la inmovilización, retirada, traslado y depósito del vehículo en instalaciones municipales serán satisfechos en los términos dispuestos en la ordenanza fiscal correspondiente.

2. No devengarán tasa los supuestos de sustracción u otras formas de utilización del vehículo en contra de la voluntad de su titular, debidamente justificadas, o en el previsto en los artículos 236.2 e), 237.1 m) y 237.2 e).

3. Cuando el servicio se preste con el objeto de permitir la realización de obras en la vía pública o de aquellas otras actuaciones para las que se cuente con la debida autorización administrativa, los gastos serán por cuenta de la empresa u organismo que solicite la retirada del vehículo, salvo en el supuesto de que la prohibición de estacionamiento en la calzada por tales hechos hubiera sido debidamente anunciada y señalizada, al menos

con cuarenta y ocho horas de antelación al momento en que ésta se produzca, en cuyo caso serán los titulares de los vehículos los obligados a abonar los gastos por retirada y depósito de éstos.

4. En estos casos, el Ayuntamiento adoptará las medidas necesarias para poner en conocimiento de la persona titular del vehículo, en el plazo máximo de veinticuatro horas, la retirada y depósito del vehículo por los servicios municipales. Dicha comunicación deberá efectuarse a través de la Dirección Electrónica Vial, si la persona titular dispusiese de ella.

5. En los casos de retirada, el vehículo no será devuelto a la persona titular del mismo hasta tanto no acredite haber efectuado el pago de la tasa o prestado garantía suficiente, sin perjuicio del derecho de defensa que le asiste y de la posibilidad de repercutirlos sobre la persona responsable que haya dado lugar a que la Administración adopte dicha medida.

Una vez abonada la tasa correspondiente, o prestada garantía suficiente, la persona titular del vehículo dispondrá de un plazo de veinticuatro horas para proceder a efectuar su retirada del depósito. Si transcurrido este plazo no se procediese a ello, la Administración Municipal procederá a efectuar nueva liquidación periódica comprensiva de las cuotas devengadas por el tiempo transcurrido desde el momento en el que el vehículo se encontraba a disposición del titular y hasta la fecha en la que haga efectiva la retirada.

Rectificado error artículo 238.2. BO. Ayuntamiento de Madrid 19/11/2021 núm. 9019 pág. 15-22.

Artículo 239. *Tratamiento residual de vehículos*.

1. La Junta de Gobierno u órgano en que delegue las competencias en materia de ordenación y gestión del tráfico, podrá ordenar el traslado del vehículo a un Centro Autorizado de Tratamiento de Vehículos (en adelante, CATV) para su posterior destrucción y descontaminación en los supuestos previstos en el artículo 106.1 a) y b) la LTSV.

2. En ambos supuestos el órgano competente deberá, previamente al traslado del vehículo a dicho CATV, requerir a la persona titular del vehículo que figure en el RV advirtiéndole de que, de no proceder a su retirada en el plazo de un mes, se incoará procedimiento para el tratamiento residual del vehículo.

3. Cuando por los agentes de la autoridad o por los servicios técnicos municipales se constate fehacientemente mediante la correspondiente acta que un vehículo se encuentra estacionado en la vía pública urbana durante el tiempo y en las condiciones previstas en el citado artículo 106.1 b) de la LTSV se iniciará el procedimiento para el tratamiento residual del mismo, que comprenderá las siguientes fases:

a) Una vez constatada la permanencia del vehículo en el mismo emplazamiento así como los desperfectos que presenta, por el órgano municipal que tenga atribuida la competencia en materia de ordenación y gestión del tráfico se efectuará requerimiento a la persona titular del vehículo, para que proceda a su retirada en el plazo de un mes, otorgándole un plazo de diez días para que formule, en su caso, las alegaciones que estime oportunas, que deberán ser resueltas en la resolución posterior. Asimismo se le advertirá de que de no proceder a la retirada del vehículo en el plazo conferido de un mes, contado a partir del siguiente al de la recepción del indicado requerimiento, se procederá a su retirada y traslado por los servicios municipales al CATV.

b) En el supuesto de que el vehículo constituyese peligro para la seguridad de las personas, especialmente de las personas vulnerables, supusiese un riesgo para la salud pública obstaculizase o dificultase la circulación de vehículos o peatones, el mismo podrá ser retirado y trasladado al depósito municipal, comunicándose en este caso a su titular con la mayor celeridad posible.

c) Si una vez efectuado el requerimiento, valoradas las alegaciones formuladas y transcurrido el plazo conferido conforme al apartado 3.a), se constatase, nuevamente, por los servicios municipales o los agentes de la

autoridad que el vehículo no ha sido retirado por su titular, por el órgano competente se dictará resolución ordenando su traslado al CATV para su posterior destrucción y descontaminación.

Artículo 240. *Especialidades del tratamiento residual de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP*.

1. Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y los VMP tienen la consideración de vehículos, de acuerdo con la definición establecida en el punto 6º del Anexo I de la LTSV.

2. Los citados vehículos tendrán la consideración de residuo de acuerdo con lo previsto en el artículo 3 b) de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de Residuos y Suelos Contaminados, cuando se presuman abandonados.

3. A estos efectos se presumen abandonados cuando se encuentren durante un período superior a un mes en cualquiera de las siguientes situaciones:

a) Depositados o estacionados en el dominio público local y únicamente mantengan el armazón o carezcan, al menos, de tres de los elementos imprescindibles para circular o carezca de los elementos mínimos necesarios para la circulación que hagan presumir su abandono.

b) Cuando permanezcan estacionados en los aparcabicicletas o amarrados al mobiliario urbano, árboles o a cualquier otro elemento instalado en la vía pública, y no haya persona alguna que se responsabilice de los mismos.

c) Cuando encontrándose en cualquiera de las circunstancias citadas en las letras a) y b), por entorpecer el tráfico de peatones o vehículos, hubieran sido retirados por los servicios municipales y se encuentren en el depósito municipal, sin que hayan sido reclamados por quien alegue y justifique fehacientemente la propiedad del vehículo o por persona debidamente autorizada por tal titular.

4. Si las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP tuvieran algún tipo de distintivo o se encontrasen inscritas en algún registro oficial que permita identificar a su titular se procederá a efectuar la comunicación y requerimiento con las advertencias y plazos establecidos en el artículo 239.

5. Transcurrido el plazo de dos meses contado desde la fecha en la que se constatase por los agentes de la autoridad la presunción de abandono de las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido o de los VMP sin que quien acredite su titularidad o persona debidamente autorizada por tal titular hubiera procedido a su recogida, por el órgano municipal en el que se haya delegado la competencia de gestión del tráfico se dictará resolución por la que se declararán como residuo doméstico o urbano y se ordenará, si no reunieran condiciones adecuadas para su recuperación o uso, su traslado a un CATV para su posterior destrucción y descontaminación, o bien, si estuvieran en perfecto estado de uso o fueran susceptibles de reparación, su reutilización en actividades municipales o en cualquier otro tipo de actividad que se desarrolle por organizaciones, asociaciones o entidades públicas o privadas sin ánimo de lucro que tengan finalidades educativas, sociales, culturales, medioambientales o de interés general, previa reparación en su caso por tales organizaciones.

6. A los efectos establecidos en el apartado 5 respecto de la reutilización de las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido o VMP cuando sean declarados como residuo doméstico o urbano y reúnan las condiciones adecuadas para su recuperación o uso, en cualquiera de las actividades enunciadas, se podrán suscribir por el órgano competente convenios con organizaciones no gubernamentales, colegios públicos, asociaciones con fines sociales, educativos, medioambientales u otras entidades de interés general sin ánimo de lucro, para la cesión gratuita de tales vehículos conforme al procedimiento previsto en la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas.

CAPÍTULO II

Régimen sancionador

Artículo 241. *Denuncias.*

1. Los agentes de la Policía Municipal y Agentes de Movilidad deberán denunciar las infracciones de la normativa estatal en materia de tráfico, circulación y seguridad vial así como las infracciones a esta ordenanza que observen cuando ejerzan funciones de vigilancia y control de la circulación y de seguridad vial.

Ello incluirá los hechos constitutivos de infracción que se cometan en espacios de uso común o en inmuebles o espacios de acceso público o abiertos a la libre circulación de vehículos con independencia de su titularidad, cuando tales hechos afecten a la garantía de los derechos de las personas con movilidad reducida o a las condiciones de accesibilidad universal y, especialmente, a la utilización de las plazas de estacionamiento reservadas a aquellas personas en aparcamientos de centros comerciales, culturales, deportivos o de ocio.

Las denuncias de los agentes de la Policía Municipal y agentes de Movilidad, cuando ejerzan funciones de vigilancia y control de la circulación vial, 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.

2. El personal que ejerza labores de control del SER denunciará, tanto a requerimiento como de oficio, todos los hechos que puedan constituir infracciones a la normativa de estacionamiento que observen en el desempeño de su tarea en la acera, banda de estacionamiento y calzada de las vías públicas incluidas en el ámbito territorial del AER, debiendo hacer constar necesariamente:

a) La información exigida por el artículo 87.2 de la LTSV.

b) Se deberá incluir en las denuncias un fichero con imágenes captadas en el momento de la comisión de la infracción, que formará parte del procedimiento administrativo sancionador para su valoración conjunta con el resto de pruebas obtenidas durante su tramitación.

3. El personal del SACE que ejerza labores de control denunciará, tanto a requerimiento como de oficio, todos los hechos que observen en el desempeño de su tarea que puedan constituir infracciones a la normativa de estacionamiento o circulación que afecten a la prioridad de circulación de los autobuses en la RBT, así como a la exclusividad de circulación de los autobuses, autotaxis y otros vehículos autorizados en los carriles bus.

En todos los casos deberán incluir en las denuncias que formulen un fichero con imágenes captadas en el momento de la comisión de la infracción, que formará parte del procedimiento administrativo sancionador para su valoración conjunta con el resto de pruebas obtenidas durante su tramitación.

4. Asimismo cualquier persona podrá denunciar, con arreglo a la LTSV, los hechos que puedan constituir infracciones a la normativa de circulación y seguridad vial de las que sea testigo presencial.

5. La notificación y práctica de la denuncia se realizará en los términos establecidos por la legislación sobre tráfico, circulación y seguridad vial.

6. Las infracciones a los preceptos contenidos en el título IV de las autorizaciones administrativas de la LTSV así como las cometidas en travesías en tanto no tengan el carácter de vías urbanas serán remitidas a la Jefatura de Tráfico competente para su tramitación.

Artículo 242. *Garantías técnicas y procedimentales*.

1. Los cinemómetros e instrumentos, aparatos o sistemas de medida que sean utilizados para la formulación de denuncias dinámicas se someterán a control metrológico en los términos establecidos por la normativa de metrología.

2. La instalación y utilización de sistemas de filmación digital, fotografía o de cualquier otro sistema informático, medios o dispositivos tecnológicos para el control, regulación, vigilancia y disciplina del tráfico y de los accesos de vehículos a Madrid ZBE, a las ZBEDEP y a las zonas peatonales, o para la comprobación de la concurrencia del supuesto legitimante de la retirada del vehículo o, en su caso, de los hechos constitutivos de infracción, se efectuará por la autoridad competente a los fines previstos en la legislación estatal sobre tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial con sujeción a las exigencias, medidas de seguridad y demás requisitos previstos en la normativa aplicable en materia de protección de datos.

Asimismo se informará de ello a la ciudadanía mediante la instalación de carteles informativos en lugares visibles que avisen de la captación y transmisión de datos o imágenes.

3. Antes de la implantación definitiva o la modificación substancial de radares, fotorojos y dispositivos automatizados similares que permitan la identificación de las matrículas de los vehículos y la detección de infracciones de tráfico se realizará un período de aviso, de al menos dos meses, durante el cual el órgano municipal competente facilitará o enviará a las personas titulares de los vehículos que hayan sido detectados una comunicación, de carácter meramente informativo, incluyendo los elementos del apartado 5.

Sin perjuicio de lo anterior, si los dispositivos sometidos al periodo de aviso captaran alguna infracción de circulación grave o muy grave o la posible comisión de un delito contra la seguridad vial se denunciará al órgano municipal competente o, en su caso al Ministerio Fiscal.

4. Antes de la implantación definitiva o la modificación substancial de los controles automatizados de acceso a Madrid ZBE y de cada respectiva ZBEDEP, se realizará un período, de como mínimo dos meses, durante el cual el órgano municipal competente facilitará o enviará a las personas titulares de los vehículos que hayan sido detectados, una comunicación de carácter meramente informativo incluyendo, además de los elementos del apartado 5, la dirección web del portal municipal de información a la ciudadanía de los procedimientos sistemáticos de control y la ubicación de los puntos de control en que se han instalado dispositivos automatizados municipales de control y detección de infracciones de tráfico.

5. Las comunicaciones de carácter informativo previstas en los apartados 3 y 4 contendrán los siguientes elementos:

a) Las razones que han motivado la instalación del radar o foto-rojo en esa concreta ubicación o la regulación de la respectiva ZBEDEP en ese ámbito geográfico.

b) La fecha prevista para su efectiva operatividad.

c) El tipo de sanción, cuantía de la multa y, en su caso, de los puntos que le serían detraídos por la infracción cometida, a partir de la puesta en funcionamiento efectivo del radar o foto-rojo o del sistema de control de la ZBEDEP.

d) En las infracciones detectadas por radares y foto-rojos: la importancia de respetar la normativa de tráfico para garantizar la seguridad vial y la convivencia de quienes transitan por las vías públicas. En los accesos indebidos a ZBEDEP: la necesidad de proteger la salud y la seguridad de las personas así como del resto de objetivos de cada respectiva ZBEDEP.

6. Entre los modos de comunicación electrónica para llevar a cabo las comunicaciones previstas en los apartados 3 y 4, además de los sistemas de notificación electrónica del Ayuntamiento de Madrid podrá emplearse, en su caso, la Dirección Electrónica Vial (en adelante, DEV) de la DGT o coordinarse con la Dirección Electrónica Habilitada (en adelante, DEH) conforme a lo previsto en el artículo 60.6 y la disposición adicional undécima de la LTSV."

Rectificado error apartado ochenta y nueve del artículo único. BO. Ayuntamiento de Madrid 19/11/2021 núm. 9019 pág. 15-22.

Noventa.- En el libro cuarto se añade el título II con el nombre "Régimen sancionador en materia de convivencia y protección del patrimonio municipal", comprendiendo los artículos 243 a 245 del mismo, que quedan redactados en los siguientes términos:

"TÍTULO II

Régimen sancionador en materia de convivencia yprotección del patrimonio municipal

Artículo 243. Normas comunes.

1. Serán sujetos responsables de las infracciones administrativas las personas físicas o jurídicas que realicen las acciones u omisiones tipificadas en el presente título.

2. La persona conductora será sujeto responsable de la infracción consistente en la utilización de una tarjeta de estacionamiento para persona de movilidad reducida sin la presencia de su titular.

3. Las empresas de arrendamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, VMP y las dedicadas a actividades de ocio, turísticas o comerciales que utilicen para el desarrollo de su actividad tales vehículos serán responsables de las infracciones cometidas contra los preceptos de este título, salvo que el hecho infractor sea de carácter personalísimo, en cuyo caso lo será la persona usuaria o conductora del vehículo de que se trate.

4. Los agentes del Cuerpo de Policía Municipal y el personal funcionario de los distintos servicios municipales, en el ámbito de sus competencias, serán los encargados de inspeccionar y vigilar el cumplimiento de lo dispuesto en este título, correspondiendo la instrucción de los procedimientos sancionadores a los órganos municipales competentes conforme a la legislación en materia de tráfico, circulación y seguridad vial.

5. En cualquier momento del procedimiento sancionador, el órgano competente para su iniciación, por propia iniciativa o a propuesta del instructor, podrá adoptar las medidas provisionales y cautelares que establecen los artículos 64.2 e) y 56.3 de la LPAC y que resulten necesarias para garantizar el buen fin del procedimiento, asegurar la eficacia de la resolución que pudiera recaer o evitar el mantenimiento de los efectos de la infracción.

6. Sin perjuicio de la obligación de abono de la sanción pecuniaria, la persona infractora deberá restituir y reponer el bien al estado anterior, así como indemnizar los daños irreparables y los perjuicios causados que se fijarán ejecutoriamente por el órgano competente para imponer la sanción. En el supuesto de que no se proceda a la reposición, podrá ordenarse su ejecución subsidiaria a costa del obligado, de acuerdo con lo previsto en el artículo 102 de la LPAC y la legislación tributaria.

Artículo 244. *Infracciones y sanciones en materia de convivencia en el espaciopúblico municipal.*

1. Las infracciones en materia de convivencia se sancionarán conforme a lo previsto en el Título XI de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local (en adelante, LBRL).

2. Constituyen infracciones de convivencia, entre otras, las relativas al uso privativo y/o al aprovechamiento especial del dominio público municipal, incluyendo ocupaciones, reservas y el estacionamiento de vehículos sin base fija en las vías y espacios públicos municipales que no sean constitutivas de infracción de tráfico, circulación y seguridad vial, por cualquiera de los siguientes motivos:

a) por carecer de autorización específica para ello;

b) por dejar de cumplir cualquiera de los requisitos exigidos para obtener y ejercer una autorización demanial temporal, reserva u ocupación;

c) o por incumplir cualquiera de las normas legales, reglamentarias o condiciones específicamente establecidas en el acto administrativo de otorgamiento de la autorización.

3. De conformidad con lo previsto en los apartados b), c), y e) del artículo 140.1 de la LBRL constituyen infracciones muy graves:

a) La utilización de una tarjeta de estacionamiento especial para persona de movilidad reducida manipulada, falsificada o cuyo titular hubiera fallecido.

b) La utilización de la tarjeta de estacionamiento especial para persona de movilidad reducida sin que vaya en el vehículo la persona titular de la misma.

c) La realización de cualesquiera otros actos que impidan la utilización de los espacios públicos o de cualquiera de sus instalaciones y elementos, sean muebles o inmuebles por las personas o vehículos autorizados para ello.

d) La señalización, ocupación o cualquier otra utilización del dominio público para su aprovechamiento sin que se haya concedido la autorización o establecido la reserva correspondiente.

e) Las actuaciones sobre las estaciones de recarga de vehículos eléctricos instalados en las vías o en espacios públicos que impidan su utilización conforme a la ordenación del servicio de recarga eléctrica.

f) El estacionamiento en los anclajes y demás elementos de las bases del servicio público municipal de alquiler de bicicletas de cualquier tipo de vehículo o bicicleta ajenos al citado servicio municipal, impidiendo el normal funcionamiento del servicio público, incluyendo el estacionamiento de las bicicletas municipales por las personas usuarias del servicio municipal o el personal que lo gestiona y mantiene.

g) Las actuaciones sobre los aparcabicis municipales instalados en las vías o espacios públicos que impidan su uso por cualquier persona con derecho a su utilización.

h) La utilización de las tarjetas y/o autorizaciones, reguladas en los títulos II y III del libro primero, el título III del libro segundo, y de los títulos I a III del libro tercero, distintas de la TEPMR, manipuladas, falsificadas o cuyo titular hubiera fallecido.

4. Atendiendo a los criterios regulados en el artículo 140.2 de la LBRL, tendrán la consideración de infracciones graves:

a) La cesión de la tarjeta de estacionamiento especial para persona de movilidad reducida a persona distinta de la persona titular de la TEPMR.

b) No hacer entrega de la tarjeta de estacionamiento especial para persona de movilidad reducida cuando le sea requerido por la autoridad municipal competente.

c) El incumplimiento de la obligación de comunicar cualquier modificación de las condiciones exigidas para ser beneficiario de la tarjeta de estacionamiento especial para persona de movilidad reducida, que de comunicarse a la Administración supusiera la pérdida de su validez.

d) La realización de cualesquiera otros actos que dificulten la utilización de los espacios públicos o de cualquiera de sus instalaciones y elementos, sean muebles o inmuebles por las personas o vehículos autorizados para ello.

e) Las acciones u omisiones que contravengan las condiciones de uso y aprovechamiento del dominio público local determinadas en la autorización de uso de una reserva de estacionamiento o, en su caso, en el acuerdo de establecimiento de la reserva, no tipificadas como infracción muy grave del apartado 3.

f) No solicitar la supresión de la reserva de estacionamiento cuando hubieran transcurrido tres meses desde la desaparición de circunstancias o condiciones que dieron lugar a su establecimiento.

g) Las actuaciones sobre las estaciones de recarga de vehículos eléctricos instalados en las vías o espacios públicos que obstaculicen o dificulten el normal funcionamiento del citado servicio público.

h) Las actuaciones sobre cualquier vehículo, anclaje, elemento de las bases y demás bienes del servicio público municipal de alquiler de bicicletas que obstaculicen o dificulten el normal funcionamiento del citado servicio público, incluido el estacionamiento de las bicicletas municipales por las personas usuarias del servicio municipal o el personal que lo gestiona y mantiene.

i) Las actuaciones sobre los aparcabicis municipales instalados en las vías o espacios públicos que obstaculicen o dificulten su uso.

j) La ocultación, manipulación o falsedad de los datos o de la documentación aportada para la obtención de cualquier autorización concedida conforme a lo previsto en esta ordenanza, que no constituya infracción en materia de seguridad vial.

k) La negativa a facilitar a la Administración los datos que sean requeridos por ésta, así como la obstaculización de la labor inspectora.

l) La realización de cualquier tipo de transacción comercial con las plazas de estacionamiento ubicadas en el dominio público.

5. Atendiendo a los criterios regulados en el artículo 140.2 de la LBRL, tendrán la consideración de infracciones leves:

a) Hacer uso de una tarjeta especial de estacionamiento para personas con movilidad reducida caducada siempre que se mantuvieran vigentes todas las condiciones exigidas en el momento de la concesión de la TEPMR.

b) No solicitar la supresión de la reserva de estacionamiento cuando hubieran transcurrido menos de tres meses desde la desaparición de circunstancias o condiciones que dieron lugar a su establecimiento.

c) El incumplimiento por parte de quienes utilicen el servicio público municipal de bicicletas de las disposiciones que regulan la utilización de los elementos y bicicletas afectos al mismo.

d) La cesión de una tarjeta o autorización, regulada en los títulos segundo y tercero del libro primero, el título III del libro segundo, y de los títulos I a III del libro tercero, distinta de la TEPMR, a persona distinta de la persona titular de la autorización.

e) No hacer entrega de la tarjeta o autorización de uso de la reserva de estacionamiento o de la ocupación, distinta de la TEPMR, cuando le sea requerido por la autoridad municipal competente.

f) No comunicar los cambios de titularidad u otras variaciones que afecten a las circunstancias jurídicas de la reserva de estacionamiento u ocupación o de la persona titular, excepto para las TEPMR.

g) Desde la fecha en que se haya emitido por la Administración, prestar servicio de transporte escolar y de menores con autorización pero sin llevar el distintivo de vehículo autorizado.

6. De conformidad con lo previsto en el artículo 141.1 de la LBRL las infracciones se sancionarán en los siguientes términos: las muy graves con multas de hasta tres mil euros; las graves con multas de hasta mil quinientos euros; y las infracciones leves con multas de hasta setecientos cincuenta euros.

En la imposición de las sanciones se deberá guardar la debida adecuación entre la gravedad del hecho constitutivo de la infracción y la sanción aplicada, con consideración de los siguientes criterios para su graduación:

a) La existencia de intencionalidad y el grado de culpabilidad en la conducta infractora.

b) La naturaleza de las molestias, riesgos o daños causados respecto de las personas, la protección de su salud y la garantía de sus derechos, la seguridad vial, el medio ambiente, la conservación, uso adecuado, defensa y protección de los bienes, equipamientos, infraestructuras e instalaciones de titularidad pública estatal, autonómica o municipal, o afectos a un servicio público del ámbito de la movilidad urbana.

c) La intensidad de la perturbación causada a la salubridad u ornato públicos.

d) La intensidad de la perturbación ocasionada en el uso de un espacio público o en el funcionamiento de cualquiera de los servicios públicos.

e) La reincidencia en la comisión en el término de un año de infracciones de la misma naturaleza de los apartados 3 a 5, ambos inclusive, que hayan sido declaradas firmes en vía administrativa.

7. Sin perjuicio y adicionalmente a lo previsto en el apartado 6, en los supuestos contemplados en los apartados 3 a), 3 b) y 4 a) procederá la retirada temporal de la tarjeta TEPMR por un periodo de dos años, por el uso indebido de la misma.

Artículo 245. *Infracciones y sanciones en materia de protección del patrimonio municipal y del aprovechamiento especial del dominio público local.*

1. Se sancionarán conforme a lo previsto en el Título XI de la LBRL las infracciones previstas en los apartados 2 a 4 ambos inclusive de este artículo que afecten a:

a) el dominio público municipal y en los espacios públicos;

b) el patrimonio municipal constituido por los aparcamientos municipales, sus infraestructuras e instalaciones, así como a la prestación del servicio de aparcamiento municipal;

c) las estaciones de recarga de vehículos eléctricos de titularidad municipal instaladas en vía pública, así como a la prestación del servicio municipal de recarga eléctrica de vehículos;

d) las bicicletas de pedales con pedaleo asistido del sistema de bicicleta pública municipal con o sin base fija, sus estaciones, tótems, anclajes y resto de elementos del servicio público municipal de alquiler de bicicletas, así

como a la prestación del citado servicio; e) los semáforos, las señales viarias y los elementos que los soportan, radares, cámaras, foto-rojos y parquímetros;

f) las vallas y los elementos de delimitación y ordenación viarias, las farolas y el resto de elementos de iluminación viaria;

g) y en cualquiera de las instalaciones o en cualquiera de los bienes muebles o inmuebles del patrimonio municipal;

h) así como al aprovechamiento especial del dominio público que supone el estacionamiento en el espacio público municipal de los vehículos no autorizados o prohibidos destinados a su arrendamiento de corta duración sin base fija, sin perjuicio de la aplicación de la Ley de Patrimonio de las Administraciones Públicas.

2. De conformidad con lo previsto en los apartados d) y f) del artículo 140.1 de la LBRL constituyen infracciones muy graves:

a) La producción de daños, así como los actos de deterioro que superen la cantidad de tres mil euros en el dominio público local, en los espacios públicos, en cualquiera de las instalaciones o en cualquiera de los bienes muebles o inmuebles del patrimonio municipal, incluidos los expresamente citados en el apartado 1.

b) La usurpación de bienes de dominio público.

c) Los perjuicios económicos que se ocasionen a la prestación de los servicios municipales de los servicios contemplados en las letras b), c) y d) del apartado 1 que superen la cuantía de tres mil euros.

d) El incumplimiento de las disposiciones que regulan el uso común general de los bienes de dominio público, que ocasionen un perjuicio económico cuyo supere la cantidad de tres mil euros.

e) El incumplimiento del deber de los titulares de concesiones administrativas y de concesiones o de autorizaciones demaniales de conservar en buen estado los bienes de dominio público.

3. De conformidad con lo previsto en el artículo 140.2 de la LBRL tendrán la consideración de infracciones graves:

a) La modificación, sin autorización, de las condiciones físicas de la reserva u ocupación.

b) La producción de daños, así como los actos de deterioro, cuando su importe supere la cantidad de mil euros y no exceda de la cantidad de tres mil euros en el dominio público local, en los espacios públicos, en cualquiera de las instalaciones o en cualquiera de los bienes muebles o inmuebles del patrimonio municipal, incluidos los expresamente citados en el apartado 1.

c) Los perjuicios económicos que se ocasionen a la prestación de los servicios municipales de los servicios contemplados en las letras b), c) y d) del apartado 1 cuando su importe supere la cantidad de mil euros y no exceda de la cantidad de tres mil euros.

d) El aprovechamiento especial del dominio público que supone el estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMU destinados a su arrendamiento sin conductor sin base fija, por cada vehículo que se despliegue en el demanio municipal sin haber obtenido de forma previa la oportuna autorización demanial municipal en los términos exigidos por el artículo 193.

e) El aprovechamiento especial del dominio público contrario a derecho que supone el estacionamiento de vehículos prohibidos o no autorizables para su arrendamiento sin conductor sin base fija en el dominio público local, por cada vehículo que se despliegue.

f) El incumplimiento de las disposiciones que regulan el uso común general de los bienes de dominio público, que ocasionen un perjuicio económico cuyo supere la cantidad de mil euros y no exceda de la cantidad de tres mil euros.

g) La negativa a facilitar a la Administración los datos que sean requeridos por ésta, así como la obstaculización de la labor inspectora en la gestión, protección y defensa del patrimonio y demanio municipal.

4. De conformidad con lo previsto en el artículo 140.2 de la LBRL tendrán la consideración de infracciones leves:

a) La producción de daños, así como los actos de deterioro, cuando su importe no supere la cantidad de mil euros en el dominio público local, en los espacios públicos, en cualquiera de las instalaciones o en cualquiera de los bienes muebles o inmuebles del patrimonio municipal, incluidos los expresamente citados en el artículo 245.1.

b) Los perjuicios económicos que se ocasionen a la prestación de los servicios municipales de los servicios contemplados en las letras b), c) y d) del apartado 1 cuando su importe no supere la cantidad de mil euros.

c) El incumplimiento de las disposiciones que regulan la utilización de los bienes destinados a un servicio público por los usuarios del mismo que ocasionen un perjuicio económico que no exceda de la cantidad de mil euros.

d) El incumplimiento de las disposiciones que regulan el uso común general de los bienes de dominio público, que ocasionen un perjuicio económico que no exceda de la cantidad de mil euros.

5. De conformidad con lo previsto en el artículo 141.1 de la LBRL las infracciones muy graves se sancionarán con multas de hasta tres mil euros; las graves con multas de hasta mil quinientos euros; y las leves con multas de hasta setecientos cincuenta euros.

En la imposición de las sanciones se guardará la debida adecuación entre la gravedad del hecho constitutivo de la infracción y la sanción aplicada, con consideración de los siguientes criterios para su graduación: el importe de los daños causados; el valor de los bienes o derechos afectados; la naturaleza o gravedad del daño o perjuicio ocasionado a la conservación, uso adecuado, defensa y protección de los bienes, equipamientos, infraestructuras e instalaciones de titularidad pública estatal, autonómica o municipal, o afectos a un servicio público del ámbito de la movilidad urbana; la reiteración por parte del responsable, y al grado de culpabilidad de éste.

6. Las sanciones previstas en el apartado 5 se impondrán sin perjuicio de la obligación de restitución y reposición de los bienes a su estado anterior, con la indemnización de los daños y perjuicios causados en los términos legalmente previstos."

Noventa y uno.- Se suprimen los artículos 246 a 250, ambos inclusive, que quedan sin contenido.

Noventa y dos.- La disposición adicional segunda queda redactada en los siguientes términos:

"DISPOSICIONES ADICIONALES

Disposición adicional segunda. *Cumplimiento de las obligaciones de transparencia y de reutilización de la información pública.*

1. Los sistemas y aplicaciones informáticas que se utilicen o generen para la gestión de las competencias que en esta ordenanza se regulan deberán permitir la extracción automática de la información para garantizar el cumplimiento de las obligaciones de publicidad activa y de reutilización de la información pública recogidas en la Ordenanza de Transparencia de la Ciudad de Madrid.

2. La extracción deberá garantizar, siempre que resulte técnica y económicamente viable, la disponibilidad de la información por medios electrónicos, en formas o en formatos que sean abiertos, estandarizados, legibles por máquina, accesibles, fáciles de localizar y reutilizables, conjuntamente con sus metadatos, de forma que sea posible su reutilización en condiciones óptimas. Tanto el formato como los metadatos cumplirán normas o estándares formales abiertos.

Cuando resulte técnica y económicamente viable, el desarrollo de aplicaciones informáticas en este ámbito podrá incorporar en sus prescripciones técnicas la condición de facilitar, además de la descarga masiva, la puesta a disposición de los datos a través de interfaces de programación de aplicaciones (API) adecuadas.

3. Los conjuntos de datos que se generen por la actividad derivada de esta ordenanza se diseñarán, siempre que resulte posible, para su disposición o acceso como conjunto de datos abiertos dentro del Portal de Datos Abiertos de Madrid, atendiendo a las restricciones de propiedad, privacidad o seguridad que puedan existir.

4. Si la información o conjunto de datos fuese de alto valor conforme a lo previsto en la legislación estatal o comunitaria en materia de reutilización de la información de sector público, debe garantizarse, siempre que resulte técnica y económicamente viable, la puesta a disposición de los datos dinámicos para su reutilización inmediatamente después de su recopilación mediante API estandarizada. También se tendrán que proporcionar, a posteriori, ficheros de descarga con toda la serie temporal que permita un análisis completo de la información. Cuando estas exigencias supusieran un esfuerzo desproporcionado, esos datos dinámicos se pondrán a disposición para su reutilización en el plazo que resulte necesario para hacerse técnica o económicamente viable o se hará con las restricciones técnicas temporalmente necesarias.

5. Los pliegos de prescripciones técnicas de los contratos que suscriba el Ayuntamiento de Madrid para la gestión de las competencias reguladas en esta ordenanza establecerán:

a) el contenido concreto de las obligaciones, datos, soportes, documentos e información que, en las condiciones señaladas en los apartados 1 a 4 ambos inclusive, se deban generar, adquirir, gestionar y poner a disposición del Ayuntamiento de Madrid como consecuencia del desarrollo o ejecución del contrato.

b) la información que deberán facilitar al Ayuntamiento de Madrid en los plazos previstos en la Ordenanza de Transparencia de la Ciudad de Madrid, cuando les sea requerida por el órgano de contratación para el cumplimiento de las obligaciones municipales de acceso a información pública y publicidad activa.

6. Los pliegos de las autorizaciones demaniales para el aprovechamiento especial del dominio público consistente en el estacionamiento sin base fija de vehículos destinados a su arrendamiento sin conductor de corta duración establecerán:

a) las condiciones técnicas de comunicación en tiempo real de la geolocalización de los vehículos desplegados en el espacio público a efectos del control del cumplimiento de las condiciones de la autorización demanial y de la normativa de tráfico, circulación y seguridad vial.

b) la información que deberán facilitar al Ayuntamiento de Madrid en los plazos previstos en la Ordenanza de Transparencia de la Ciudad de Madrid, cuando les sea requerida por el órgano de contratación para el cumplimiento de las obligaciones municipales de acceso a información pública y publicidad activa.

7. Se promoverá la inclusión de nuevos contenidos relativos a la movilidad en el catálogo de información pública municipal así como la apertura de datos para su reutilización para favorecer la explotación de su potencial económico y social".

Noventa y tres.- La disposición adicional tercera queda redactada en los siguientes términos:

"Disposición adicional tercera. *Protección de datos de carácter personal*.

En el marco de esta ordenanza serán objeto de especial protección los datos personales contenidos en la información que el Ayuntamiento de Madrid y sus organismos públicos vinculados o dependientes obtenga y emplee garantizando, en todo caso, los derechos inherentes a la protección de los datos personales, para lo cual se establecerán las medidas de seguridad que impidan cualquier trazabilidad personal no amparada por la finalidad o el consentimiento.

Con carácter general se estará al 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, especialmente en lo que respecta a los principios de protección de datos, legitimación de los tratamientos, derechos de las personas afectadas, protección de datos desde el diseño y por defecto, encargados de tratamiento, brechas de seguridad y medidas de seguridad acordes al Esquema Nacional de Seguridad (ENS) resultantes de la realización de los correspondientes análisis de riesgos y,en su caso, evaluaciones de impacto".

Noventa y cuatro.- La disposición adicional cuarta queda redactada en los siguientes términos:

"Disposición adicional cuarta. *Innovación de la movilidad segura, sostenible y conectada*.

Con objeto de impulsar la investigación y la innovación como instrumentos esenciales para fomentar la seguridad vial, la eficiencia energética y la sostenibilidad medioambiental de la movilidad y el transporte urbanos, el Ayuntamiento de Madrid podrá establecer bancos de prueba regulatorios en los que desarrollar proyectos piloto, tanto para el mejor ejercicio de las competencias municipales como para favorecer el fomento de la actividad económica de la ciudad, cuya regulación se realizará mediante ordenanza".

Noventa y cinco.- Se suprime la disposición adicional quinta, que queda sin contenido.

Noventa y seis.- La disposición transitoria primera queda redactada en los siguientes términos:

"DISPOSICIONES TRANSITORIAS

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. (*anulado*)

Noventa y siete.- (*anulado*)

Noventa y ocho.- La disposición transitoria cuarta queda redactada en los siguientes términos:

"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.

1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones:

a) Residentes en el barrio en que hayan obtenido autorización de estacionamiento del SER, podrán estacionar hasta el 31 de diciembre de 2024.

b) Vehículos comerciales e industriales que, a fecha 24 de octubre de 2018, dispusieran de autorización de estacionamiento SER como integrantes de los correspondientes colectivos cualificados, podrán estacionar hasta el 31 de diciembre de 2021.

c) Los vehículos auxiliares de apoyo a la operación del servicio de transporte público colectivo urbano general de uso regular, podrán estacionar hasta el 31 de diciembre de 2024.

d) Los vehículos de dos y tres ruedas, los destinados a transportar personas que acrediten disponer y empleen la autorización especial para PMR, y los destinados a servicios esenciales (incluyendo los vehículos de extinción de incendios, salvamento y protección civil, Fuerzas y Cuerpos de seguridad del Estado, Policía Municipal, Agentes de Movilidad, Fuerzas Armadas, ambulancias y vehículos de asistencia sanitaria), podrán estacionar hasta la fecha que en su caso determine la Junta de Gobierno u órgano en que delegue.

2. Los vehículos tipo turismo con clasificación ambiental B según su potencial contaminante podrán obtener la correspondiente autorización para estacionar en las plazas SER del colectivo cualificado de titulares de vehículos comerciales e industriales y estacionar en las plazas SER en uso de la misma hasta la fecha que en su caso determine la Junta de Gobierno u órgano en que delegue, siempre que se encuentren rotulados."

Noventa y nueve.- La disposición transitoria quinta queda redactada en los siguientes términos:

"Disposición transitoria quinta. *Ampliación del Servicio de Estacionamiento Regulado*.

El Ayuntamiento de Madrid implantará de forma efectiva el SER antes de 31 de diciembre de 2025 en las siguientes zonas, barrios o distritos del AER del anexo I. Para dicha implantación será imprescindible contar con acuerdo previo favorable de la Junta de Distrito correspondiente, así como haber consultado a los vecinos y asociaciones vecinales afectadas.

DISTRITOS	**BARRIOS**
08 FUENCARRAL-EL PARDO	83 PEÑAGRANDE (parcial) Delimitado por la avenida del Cardenal Herrera Oria números impares del 205 al 267 entre la calle avenida de Betanzos y la calle de la Isla de Tabarca, la calle de la Isla de Tabarca números pares del 2 al 48 entre la avenida de Cardenal Herrera Oria y la glorieta de Mariano Salvador Maella, la avenida de la Ilustración entre glorieta de Mariano Salvador Maella y la glorieta Isaac Rabin, la calle del Valle de Mena límite con barrio de Valdezarza números pares entre la glorieta Isaac Rabin y glorieta de Valle de Arce, el camino de Ganapanes límite con barrio de El Pilar números impares entre glorieta de Valle de Arce y avenida de la Ilustración, la avenida de la Ilustración entre camino Ganapanes y glorieta José Francisco de Isla, la avenida de Betanzos números impares coincidiendo con el límite con barrio de El Pilar.
09 MONCLOA	94 VALDEZARZA (parcial) Delimitado por la calle del Valle de Mena límite con barrio de Peñagrande números impares entre la glorieta de Valle de Arce y la glorieta de Isaac Rabin, calle Villaamil límite con barrio de Valdeacederas números impares entre la Glorieta Valle de Arce y la calle Aguilafuente,

DISTRITOS	BARRIOS
	la calle Aguilafuente números impares del 27 al 131, calle Santo Ángel de la Guarda entre calle Aguilafuente y calle Francos Rodríguez, la calle Francos Rodríguez límite con barrio de Ciudad Universitaria números pares, entre calle Santo Ángel de la Guarda y calle Antonio Machado, la calle Antonio Machado límite con barrio de Ciudad Universitaria números pares entre calle Francos Rodríguez y calle de la Isla de Oza, la calle de la Isla de Oza límite con barrio de Ciudad Universitaria números impares del 45 al 69 entre calle Antonio Machado y calle Nueva Zelanda, la calle Nueva Zelanda límite con barrio de Ciudad Universitaria números pares del 2 al 42 entre calle de la Isla de Oza y calle Doctor Juan José López Ibor, la calle Doctor Juan José López Ibor límite con barrio de Ciudad Universitaria números pares del 2 al 32 entre calle Nueva Zelanda y Gloriet Isaac Rabin.
10 LATINA	101 LOS CÁRMENES (parcial) Delimitado por la calle Daimiel límite con barrio de Puerta del Ángel desde M-30, hasta Paseo de la Ermita del Santo, Paseo de la Ermita del Santo números impares del 19 al 65 entre calle Daimiel y calle San Ambrosio, calle San Ambrosio límite con barrio de San Isidro, entre Paseo Ermita del Santo y M-30.
	102 PUERTA DEL ÁNGEL (parcial) Delimitado por la Avenida de Portugal números impares del 1 al 177, entre los cruces con el Paseo del Marqués de Monistrol (M-30) y el Paseo de Extremadura, calle Huerta Castañeda límite con barrio de Lucero entre la Avenida de Portugal y la calle Sepúlveda, calle Sepúlveda números pares del 18 al 132 entre calle Huerta Castañeda y Calle Caramuel, calle Caramuel números pares entre calle Sepúlveda y calle Calatayud, línea recta por Parque Caramuel entre la calle Calatayud con calle Caramuel y la calle Sepúlveda con calle Neguilla, calle Sepúlveda números pares entre el 2 y el 8 y calle Daimiel límite con barrio de Los Cármenes hasta M-30.
11 CARABANCHEL	111 COMILLAS
	115 OPAÑEL (parcial) Delimitado por la calle Antonio Leiva números pares del 2 al 92 límite con Barrio de Comillas entre Glorieta del Marqués de Vadillo, (M-30) y Plaza Elíptica, avenida de Oporto números pares del 2 al 32 límite con barrio de Abrantes entre Plaza Elíptica y calle Portalegre, calle Portalegre números impares del 1 al 73 entre Avenida de Oporto y calle de Alejandro Sánchez, calle de Mercedes de Arteaga números impares del 1 al 51 entre calle de Alejandro Sánchez y calle Sallaberry, Calle Sallaberry entre calle de Mercedes de Arteaga y calle del General Ricardos, calle del General Ricardos números impares del 1 al 53 límite con barrio de San Isidro entre calle Sallaberry y Glorieta Marqués de Vadillo, M-30.
	113 SAN ISIDRO (parcial)

DISTRITOS	BARRIOS
	Delimitado por la calle San Ambrosio límite con barrio de Los Cármenes entre M-30 y el Paseo Ermita del Santo, Paseo Ermita del Santo números impares entre calle San Ambrosio y el Paseo del Quince de Mayo, Paseo del Quince de Mayo entre Paseo Ermita del Santo y Parque San Isidro, calle Comuneros de Castilla entre el Parque de San Isidro y calle del General Ricardos, calle del General Ricardos números pares del 2 al 42 límite con barrio de Opañel entre la calle Comuneros de Castilla y Glorieta Marqués de Vadillo, M-30.
12 USERA	124 ALMENDRALES
	125 MOSCARDO
	126 ZOFÍO (parcial) Delimitado por la calle de Marcelo Usera límite con barrio de Moscardó entre la Plaza Elíptica y la Avenida de Rafael Ibarra, Avenida de Rafael Ibarra límite con barrio de Pradolongo, entre la calle de Marcelo Usera y la calle del Parque de la Paloma, calle del Parque de la Paloma números pares entre la avenida de Rafael Ibarra y la calle del Albardín, calle del Albardín entre la calle del Parque de la Paloma y la calle de Ricardo Beltrán y Rozpide y calle de Ricardo Beltrán y Rozpide ambas aceras, entre calle del Albardín y la calle de Marcelo Usera.
	127 PRADOLONGO (parcial) Delimitado por la calle de Marcelo Usera límite con barrio de Moscardó entre la Avenida de Rafael Ibarra y calle Nicolás Usera, calle Nicolás Usera límite con barrio de Almendrales, entre calle Marcelo Usera y calle Mamerto López, calle Mamerto López límite con barrio de Almendrales, entre calle Nicolás Usera y calle del Amor Hermoso, calle del Amor Hermoso límite con barrio de Almendrales entre calle Mamerto López y calle Cristo de la Victoria, Cristo de la Victoria (ambas aceras), entre calle del Amor Hermoso y calle Cristo de Lepanto, línea por el Parque de Pradolongo desde la calle Cristo de la Victoria hasta el cruce de las calles Cristo de la Victoria con calle Primitiva Gañan, Calle Cristo de la Victoria entre calle Primitiva Gañan y Avenida de Rafael Ybarra, avenida de Rafael Ybarra límite con barrio de Zofío entre calle Cristo de la Victoria y calle de Marcelo Usera.
15 CIUDAD LINEAL	151 VENTAS (parcial) Delimitado por la calle de O' Donnel entre M-30 y avenida de las Trece Rosas, la avenida de las Trece Rosas entre calle de O' Donnel y Avenida de Daroca, Avenida de Daroca entre avenida de las Trece Rosas y calle de Lago Constanza, calle de Lago Constanza números pares del 2 al 98 entre Avenida de Daroca y calle de Alcalá, y calle Alcalá números pares del 218 al 316 límite con barrio de Quintana y Concepción, entre la calle de Lago Constanza y la M-30.
	152 PUEBLO NUEVO (parcial)

DISTRITOS	BARRIOS
	Delimitado por la calle de Francisco Villaespesa números impares del 45 al 73 entre calle de Lago Constanza y calle de Ascao, la calle de Ascao números impares del 1 al 9 entre calle de Francisco Villaespesa y calle de Gutierre de Cetina, la calle Gutierre de Cetina números pares del 2 al 52 entre calle de Ascao y calle Alcalá, la calle Alcalá límite con barrio de Quintana, números pares del 318 al 348 entre calle de Gutierre de Cetina y calle de Lago Constanza, y calle Lago Constanza límite con barrio de Ventas números impares del 1 al 65 entre calle Alcalá y calle de Francisco Villaespesa.
	153 QUINTANA (parcial) Delimitado por la calle Alcalá límite con barrio de Ventas y Pueblo Nuevo números impares del 279 al 369 entre calle Alcalde López Casero y la calle de los Hermanos de Pablo, calle de los Hermanos de Pablo números impares del 1 al 45 entre la calle Alcalá y calle de José del Hierro, calle José del Hierro límite con barrio de La Concepción números pares entre calle Hermanos de Pablo y calle de la Virgen de Lluc, calle de la Virgen de Lluc entre calle José del Hierro y plaza de José Banús, y la calle Alcalde López Casero números pares del 2 al 20 entre plaza de José Banús y calle Alcalá.
	154 CONCEPCIÓN (parcial) Delimitado por la calle Alcalá límite con barrio de Ventas números impares del 249 al 277 entre M-30 y calle Alcalde López Casero, calle Alcalde López Casero límite con barrio de Quintana, números impares del 1 al 15 entre la calle Alcalá y la plaza de José Banús, calle de la Virgen de Lluc entre Plaza de José Banús y calle de José del Hierro, calle de José del Hierro límite con barrio de Quintana números impares entre la calle Virgen del Lluc y calle de los Hermanos de Pablo, calle de los Hermanos de Pablo números impares entre calle de José del Hierro y la calle de la Virgen de la Novena, calle de la Virgen de la Novena números impares del 1 al 9 entre la calle de los Hermanos de Pablo y la calle de la Virgen del Vall, calle Virgen del Vall límite con barrio de San Pascual números pares del 12 al 58 entre calle de la Virgen de la Novena y calle de Antonio Cantalejo, calle de Antonio Cantalejo límite con barrio de San Pascual entre calle de la Virgen del Vall y la calle Persuasión, calle Persuasión límite con barrio de San Pascual acera pares entre calle Antonio Cantalejo y calle de la Virgen de Lourdes, y la calle de la Virgen de Lourdes límite con barrio de San Pascual números pares del 2 al 42 entre la calle Persuasión y la M-30.
	155 SAN PASCUAL (parcial) Delimitado por la calle Virgen de Lourdes límite con barrio Concepción entre la calle Persuasión y la M-30, calle Persuasión límite con barrio Concepción entre calle Virgen de Lourdes y calle de Antonio Cantalejo, calle de Antonio Cantalejo límite con barrio Concepción entre calle Persuasión y calle de la Virgen del Vall, calle de la Virgen del Vall límite con barrio Concepción números impares del 1 al 37 entre la calle Antonio Cantalejo y la calle Juan Pérez de Zúñiga, calle Juan Pérez de Zúñiga números impares entre la calle Virgen del Vall y calle de Arturo Soria, calle de Arturo Soria números impares del 75 al 97

DISTRITOS	BARRIOS
	entre calle Juan Pérez de Zúñiga y A-2 Avenida de América, y la Avenida de América A-2 límite con barrio San Juan Bautista.
	156 SAN JUAN BAUTISTA (parcial) Delimitado por la Avenida de América A-2, límite con barrio de San Pascual, entre M-30 y cruce con calle Arturo Soria, calle de Arturo Soria números impares del 99 al 157 entre Avenida de América A-2, y la calle José Silva, calle José Silva límite con barrio de Colina números impares entre calle de Arturo Soria y M-30.
	157 COLINA (parcial) Delimitado por la calle Jose Silva límite con barrio de San Juan Bautista pares entre M-30 y Calle Arturo Soria, calle Arturo Soria números impares del 159 al 209 entre calle José Silva y puente Costa Rica, puente Costa Rica límite con barrio de Atalaya entre calle Arturo Soria y la M-30.
	158 ATALAYA (parcial) Delimitado por el puente Costa Rica límite con barrio de Colina desde M-30 hasta calle Arturo Soria, Calle Arturo Soria números impares del 231 al 253 entre puente de Costa Rica y cuesta del Sagrado Corazón, cuesta del Sagrado Corazón límite con barrio Costillares entre calle Arturo Soria y M-30.
	159 COSTILLARES (parcial) Delimitado por la cuesta del Sagrado Corazón límite con barrio Atalaya entre M-30 y calle Arturo Soria, calle Arturo Soria números impares del 255 al final entre cuesta Sagrado Corazón y calle Manuel Azaña y calle Manuel Azaña límite con barrio de Valdefuentes entre Arturo Soria y M-30".

Rectificado error apartado noventa y nueve del artículo único. BO. Ayuntamiento de Madrid 19/11/2021 núm. 9019 pág. 15-22.

Cien.- La disposición transitoria sexta queda redactada en los siguientes términos:

"Disposición transitoria sexta. *Estacionamiento de ciclomotores, motocicletas y vehículos de tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas*.

La aplicación de la condición recogida en el artículo 48.2 b) 2.º) de que no exista banda de estacionamiento para que sea posible el estacionamiento sobre aceras de ciclomotores, motocicletas y vehículos de tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas deberá ser aprobada por la Junta de Gobierno para cada distrito, tras el correspondiente análisis técnico sobre las posibilidades de estacionamiento para estos vehículos y en su caso la implantación de las reservas de estacionamiento que se entiendan necesarias conforme al mismo."

Ciento uno.- Se adiciona la disposición final segunda, que queda redactada en los siguientes términos:

"Disposición final segunda. *Interpretación y desarrollo de la ordenanza*.

El Alcalde y la Junta de Gobierno determinarán, en su ámbito competencial respectivo, el órgano superior o directivo competente para:

a) Interpretar y resolver cuantas cuestiones surjan de la aplicación de esta ordenanza.

b) Aprobar los acuerdos, decretos y resoluciones complementarias que sean necesarias para el desarrollo y cumplimiento de esta ordenanza, que no podrán tener carácter normativo".

Ciento dos.- Se adiciona la disposición final tercera, que queda redactada en los siguientes términos:

"Disposición final tercera. *Publicación, entrada en vigor y comunicación*.

De conformidad con lo establecido en los apartados e) y f) del artículo 48.3 y en el artículo 54 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid, la publicación, entrada en vigor y comunicación de la presente ordenanza se producirá de la siguiente forma:

a) El acuerdo de aprobación y la ordenanza se publicarán íntegramente en el "Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid" y en el "Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid".

b) La ordenanza entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el "Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid".

c) Sin perjuicio de lo anterior, el acuerdo de aprobación se remitirá a la Administración General del Estado y a la Administración de la Comunidad de Madrid."

Ciento tres.- El anexo I queda redactado en los siguientes términos:

ANEXO I

Área de estacionamiento regulado

El Área de Estacionamiento Regulado (AER), que constituye el ámbito territorial de aplicación de SER, se corresponde con los siguientes barrios:

DISTRITOS	**BARRIOS**
01 CENTRO	11 PALACIO
	12 EMBAJADORES
	13 CORTES
	131 CORTES-JERÓNIMOS (PARCIAL) Delimitado por la calle Alfonso XII, el paseo del Prado, la calle Montalbán y la glorieta de Carlos V.
	14 JUSTICIA

DISTRITOS	BARRIOS
	15 UNIVERSIDAD
	16 SOL 161 SOL-PALACIO Delimitado por la plaza de Callao, la calle de Preciados, la puerta del Sol, la calle de Carretas, la calle Concepción Jerónima, la calle Tintoreros, la calle Cuchilleros, la calle Cava de San Miguel, la calle Fuentes, la calle Costanilla de los Ángeles, la plaza de Santo Domingo y la calle Jacometrezo. 163 SOL-CORTES Delimitado por la plaza de Callao, la calle de Preciados, la puerta del Sol, la calle de Carretas, la plaza de Jacinto Benavente, la calle Cruz, la plaza de Canalejas, la calle Sevilla, la calle Virgen de los Peligros y la calle Gran Vía.
02 ARGANZUELA	21 IMPERIAL
	22 ACACIAS
	23 CHOPERA
	24 LEGAZPI
	25 DELICIAS
	26 PALOS DE MOGUER
	27 ATOCHA
03 RETIRO	31 PACÍFICO
	32 ADELFAS
	33 ESTRELLA
	34 IBIZA
	35 JERÓNIMOS
	36 NIÑO JESÚS

DISTRITOS	BARRIOS
04 SALAMANCA	41 RECOLETOS
	42 GOYA
	43 FUENTE DEL BERRO
	44 GUINDALERA
	45 LISTA
	46 CASTELLANA
05 CHAMARTÍN	51 EL VISO
	52 PROSPERIDAD
	53 CIUDAD JARDÍN
	54 HISPANOAMÉRICA
	55 NUEVA ESPAÑA
	56 CASTILLA
06 TETUÁN	61 BELLASVISTAS
	62 CUATRO CAMINOS
	63 CASTILLEJOS
	64 ALMENARA
	65 VALDEACEDERAS
	66 BERRUGUETE
07 CHAMBERÍ	71 GAZTAMBIDE
	72 ARAPILES
	73 TRAFALGAR
	74 ALMAGRO

DISTRITOS	BARRIOS
	75 RIOS ROSAS
	76 VALLEHERMOSO
08 FUENCARRAL-EL PARDO	(*) 83 PEÑAGRANDE (parcial) Delimitado por la avenida delCardenal Herrera Oria números impares del 205 al 267 entre la calle avenida de Betanzos y la calle de la Isla de Tabarca, la calle de la Isla de Tabarca números pares del 2 al 48 entre la avenida de Cardenal Herrera Oria y la glorieta de Mariano Salvador Maella, la avenida de la Ilustración entre glorieta de Mariano Salvador Maella y la glorieta Isaac Rabin, la calle del Valle de Mena límite con barrio de Valdezarza números pares entre la glorieta Isaac Rabin y glorieta de Valle de Arce, el camino de Ganapanes límite con barrio de El Pilar números impares entre glorieta de Valle de Arce y avenida de la Ilustración, la avenida de la Ilustración entre camino Ganapanes y glorieta José Francisco de Isla, la avenida de Betanzos números impares coincidiendo con el límite con barrio de El Pilar.
	84 PILAR
	85 LA PAZ
09 MONCLOA-ARAVACA	91 CASA DE CAMPO (parcial) Delimitado por la Plaza de la República de Chile, Avenida de Séneca, Avenida de la Memoria, Paseo Moret, Paseo Pintor Rosales, Calle Ferraz, Calle Irún, Paseo del Rey, Cuesta de San Vicente, Glorieta de San Vicente, Paseo de Virgen del Puerto, Puente del Rey, Paseo Marqués de Monistrol (M-30) y Puente Castilla.
	92 ARGÜELLES
	93 CIUDAD UNIVERSITARIA (parcial) Delimitado por la Calle de Francos Rodríguez, Calle Numancia, Avda. de Federico Rubio y Galí,

DISTRITOS	BARRIOS
	Avda. de Pablo Iglesias, Avda. de la Reina Victoria, Glorieta del Presidente García Moreno, Avda. de la Moncloa, Glorieta de Elías Ahúja y Andría, Paseo de Juan XXIII, Avenida de Juan XXIII frente al nº 42, en línea, atravesando el Parque de Juan XXIII hasta su intersección con la Residencia Militar "Don Quijote" y la Avda. de las Moreras, Avda. de las Moreras, Calle Arquitecto Sánchez Arcas, Calle Valle de Arán y Calle de los Pirineos.
	94 VALDEZARZA (parcial) Delimitado por la Calle Ofelia Nieto acera de los impares, Calle Villaamil, Calle Sánchez Preciado hasta la Calle Aguilafuente, Calle Aguilafuente hasta Calle Santo Ángel de la Guarda, Calle Santo Ángel de la Guarda hasta cruce con Calle Francos Rodríguez, y Calle Francos Rodríguez hasta cruce con la Calle Ofelia Nieto.
	(*) 94 VALDEZARZA (parcial) Delimitado por la calle del Valle de Mena límite con barrio de Peñagrande números impares entre la glorieta de Valle de Arce y la glorieta de Isaac Rabin, calle Villaamil límiteconbarrio de Valdeacederas números impares entre la Glorieta Valle de Arce y la calle Aguilafuente, la calle Aguilafuente números impares del 27 al 131, calle Santo Ángel de la Guarda entre calle Aguilafuente y calle Francos Rodríguez, la calle Francos Rodríguez límite con barrio de Ciudad Universitaria números pares, entre calle Santo Ángel de la Guarda y calle Antonio Machado, la calle Antonio Machado límite con barrio de Ciudad Universitaria números pares entre calle Francos Rodríguez y calle de la Isla de Oza, la calle de la Isla de Oza límite con barrio de Ciudad Universitaria números impares del 45 al 69 entre calle Antonio Machado y calle Nueva Zelanda, la calle Nueva Zelanda límite con barrio de Ciudad Universitaria números pares del 2 al 42 entre calle de la Isla de Oza y

DISTRITOS	BARRIOS
	calle Doctor Juan José López Ibor, la calle Doctor Juan José López Ibor límite con barrio de Ciudad Universitaria números pares del 2 al 32 entre calle Nueva Zelanda y Glorieta Isaac Rabin.
10 LATINA	(*) 101 LOS CÁRMENES (parcial) Delimitado por la calle Daimiel límite con barrio de Puerta del Ángel desde M-30, hasta Paseo de la Ermita del Santo, Paseo de la Ermita del Santo números impares del 19 al 65 entre calle Daimiel y calle San Ambrosio, calle San Ambrosio límite con barrio de San Isidro, entre Paseo Ermita del Santo y M-30.
	(*) 102 PUERTA DEL ÁNGEL (parcial) Delimitado por la Avenida de Portugal números impares del 1 al 177, entre los cruces con el Paseo del Marqués de Monistrol (M-30) y el Paseo de Extremadura, calle Huerta Castañeda límite con barrio de Lucero entre la Avenida de Portugal y la calle Sepúlveda, calle Sepúlveda números pares del 18 al 132 entre calle Huerta Castañeda y Calle Caramuel, calle Caramuel números pares entre calle Sepúlveda y calle Calatayud, línea recta por Parque Caramuel entre la calle Calatayud con calle Caramuel y la calle Sepúlveda con calle Neguilla, calle Sepúlveda números pares entre el 2 y el 8 y calle Daimiel límite con barrio de Los Cármenes hasta M-30.
11 CARABANCHEL	(*) 111 COMILLAS
	(*)113 SAN ISIDRO (parcial) Delimitado por la calle San Ambrosio límite con barrio de Los Cármenes entre M-30 y el Paseo Ermita del Santo, Paseo Ermita del Santo números impares entre calle San Ambrosio y el Paseo del Quince de Mayo, Paseo del Quince de Mayo entre Paseo Ermita del Santo y Parque San Isidro, calle Comuneros de Castilla entre el Parque de San Isidro y calle del General Ricardos, calle del

DISTRITOS	BARRIOS
	General Ricardos números pares del 2 al 42 límite con barrio de Opañel entre la calle Comuneros de Castilla y Glorieta Marqués de Vadillo, M-30.
	(*)115 OPAÑEL (parcial) Delimitado por la calle Antonio Leiva números pares del 2 al 92 límite con Barrio de Comillas entre Glorieta del Marqués de Vadillo, (M-30) y Plaza Elíptica, avenida de Oporto números pares del 2 al 32 límite con barrio de Abrantes entre Plaza Elíptica y calle Portalegre, calle Portalegre números impares del 1 al 73 entre Avenida de Oporto y calle de Alejandro Sánchez, calle de Mercedes de Arteaga números impares del 1 al 51 entre calle de Alejandro Sánchez y calle Sallaberry, Calle Sallaberry entre calle de Mercedes de Arteaga y calle del General Ricardos, calle del General Ricardos números impares del 1 al 53 límite con barrio de San Isidro entre calle Sallaberry y Glorieta Marqués de Vadillo, M-30.
12 USERA	(*) 124 ALMENDRALES
	(*) 125 MOSCARDO
	(*) 126 ZOFÍO (parcial) Delimitado por la calle de Marcelo Usera límite con barrio de Moscardo entre la Plaza Elíptica y la Avenida de Rafael Ibarra, Avenida de Rafael Ibarra límite con barrio de Pradolongo, entre la calle de Marcelo Usera y la calle del Parque de la Paloma, calle del Parque de la Paloma números pares entre la avenida de Rafael Ibarra y la calle del Albardín, calle del Albardín entre la calle delParque de la Paloma y la calle de Ricardo Beltrán y Rozpide y calle de Ricardo Beltran y Rozpide ambas aceras, entre calle del Albardín y la calle de Marcelo Usera.
	(*) 127 PRADOLONGO (parcial) Delimitado por la calle de Marcelo Usera límite con barrio de Moscardó entre la Avenida de

DISTRITOS	BARRIOS
	Rafael Ibarra y calle Nicolás Usera, calle Nicolás Usera límite con barrio de Almendrales, entre calle Marcelo Usera y calle Mamerto López, calle Mamerto López límite con barrio de Almendrales, entre calle Nicolás Usera y calle del Amor Hermoso, calle del Amor Hermoso límite con barrio de Almendrales entre calle Mamerto López y calle Cristo de la Victoria, Cristo de la Victoria (ambas aceras) entre calle del Amor Hermoso y calle Cristo de Lepanto, línea por el Parque de Pradolongo desde la calle Cristo de la Victoria hasta el cruce de las calles Cristo de la Victoria con calle Primitiva Gañan, Calle Cristo de la Victoria entre calle Primitiva Gañan y Avenida de Rafaela Ybarra, avenida de Rafaela Ybarra límite con barrio de Zofío entre calle Cristo de la Victoria y calle de Marcelo Usera.
15 CIUDAD LINEAL	(*) 151 VENTAS (parcial) Delimitado por la calle de O' Donnell entre M-30 y avenida de las Trece Rosas, la avenida de las Trece Rosas entre calle de O' Donnell y Avenida de Daroca, Avenida de Daroca entre avenida de las Trece Rosas y calle de Lago Constanza, calle de Lago Constanza números pares del 2 al 98 entre Avenida de Daroca y calle de Alcalá, y calle Alcalá números pares del 218 al 316 límite con barrio de Quintana y Concepción, entre la calle de Lago Constanza y la M30.
	(*) 152 PUEBLO NUEVO (parcial) Delimitado por la calle de Francisco Villaespesa números impares del 45 al 73 entre calle de Lago Constanza y calle de Ascao, la calle de Ascao números impares del 1 al 9 entre calle de Francisco Villaespesa y calle de Gutierre de Cetina, la calle Gutierre de Cetina números pares del 2 al 52 entre calle de Ascao y calle Alcalá, la calle Alcalá límite con barrio de Quintana, números pares del 318 al 348 entre calle de Gutierre de Cetina y calle de

DISTRITOS	BARRIOS
	Lago Constanza, y calle Lago Constanza límite con barrio de Ventas números impares del 1 al 65 entre calle Alcalá y calle de Francisco Villaespesa.
	(*) 153 QUINTANA (parcial) Delimitado por la calle Alcalá límite con barrio de Ventas y Pueblo Nuevo números impares del 279 al 369 entre calle Alcalde López Casero y la calle de los Hermanos de Pablo, calle de los Hermanos de Pablo números impares del 1 al 45 entre la calle Alcalá y calle de José del Hierro, calle José del Hierro límite con barrio de La Concepción números pares entre calle Hermanos de Pablo y calle de la Virgen de Lluc, calle de la Virgen de Lluc entre calle José del Hierro y plaza de José Banus, y la calle Alcalde López Casero números pares del 2 al 20 entre plaza de José Banus y calle Alcalá.
	(*) 154 CONCEPCIÓN (parcial) Delimitado por la calle Alcalá límite con barrio de Ventas números impares del 249 al 277 entre M-30 y calle Alcalde López Casero, calle Alcalde López Casero límite con barrio de Quintana, números impares del 1 al 15 entre la calle Alcalá y la plaza de José Banús, calle de la Virgen de Lluc entre Plaza de José Banús y calle de José del Hierro, calle de José del Hierro límite con barrio de Quintana números impares entre la calle Virgen del Lluc y calle de los Hermanos de Pablo, calle de los Hermanos de Pablo números impares entre calle de José del Hierro y la calle de la Virgen de la Novena, calle de la Virgen de la Novena números impares del 1 al 9 entre la calle de los Hermanos de Pablo y la calle de la Virgen del Vall, calle Virgen del Vall límite con barrio de San Pascual números pares del 12 al 58 entre calle de la Virgen de la Novena y calle de Antonio Cantalejo, calle de Antonio Cantalejo límite con barrio de San Pascual entre calle de la Virgen del Vall y la calle Persuasión, calle Persuasión límite con barrio

DISTRITOS	BARRIOS
	de San Pascual acera pares entre calle Antonio Cantalejo y calle de la Virgen de Lourdes, y la calle de la Virgen de Lourdes límite con barrio de San Pascual números pares del 2 al 42 entre la calle Persuasión y la M-30.
	(*) 155 SAN PASCUAL (parcial) Delimitado por la calle Virgen de Lourdes límite con barrio Concepción entre la calle Persuasión y la M-30, calle Persuasión límite con barrio Concepción entre calle Virgen de Lourdes y calle de Antonio Cantalejo, calle de Antonio Cantalejo límite con barrio Concepción entre calle Persuasión y calle de la Virgen del Vall, calle de la Virgen del Vall límite con barrio Concepción números impares del 1 al 37 entre la calle Antonio Cantalejo y la calle Juan Pérez de Zúñiga, calle Juan Pérez de Zúñiga números impares entre la calle Virgen del Vall y calle de Arturo Soria, calle de Arturo Soria números impares del 75 al 97 entre calle Juan Pérez de Zúñiga y A-2 Avenida de América, y la Avenida de América A-2 límite con barrio San Juan Bautista.
	(*) 156 SAN JUAN BAUTISTA (parcial) Delimitado por la Avenida de América A-2, límite con barrio de San Pascual, entre M-30 y cruce con calle Arturo Soria, calle de Arturo Soria números impares del 99 al 157 entre Avenida de América A-2, y la calle José Silva, calle José Silva límite con barrio de Colina números impares entre calle de Arturo Soria y M-30.
	(*)157 COLINA (parcial) Delimitado por la calle Jose Silva límite con barrio de San Juan Bautista pares entre M-30 y Calle Arturo Soria, calle Arturo Soria números impares del 159 al 209 entre calle José Silva y puente Costa Rica, puente Costa Rica límite con barrio de Atalaya entre calle Arturo Soria y la M-30.

DISTRITOS	BARRIOS
	(*) 158 ATALAYA (parcial) Delimitado por el puente Costa Rica límite con barrio de Colina desde M30 hasta calle Arturo Soria, Calle Arturo Soria números impares del 231 al 253 entre puente de Costa Rica y cuesta del Sagrado Corazón, cuesta del Sagrado Corazón límite con barrio Costillares entre calle Arturo Soria y M-30.
	(*) 159 COSTILLARES (parcial) Delimitado por la cuesta del Sagrado Corazón límite con barrio Atalaya entre M30 y calle Arturo Soria, calle Arturo Soria números impares del 255 al final entre cuesta Sagrado Corazón y calle Manuel Azaña y calle Manuel Azaña límite con barrio de Valdefuentes entre Arturo Soria y M30.

Rectificado error apartado ciento tres del artículo único. BO. Ayuntamiento de Madrid 19/11/2021 núm. 9019 pág. 15-22.

Ciento cuatro.- El anexo II queda redactado en los siguientes términos

ANEXO II

Régimen de funcionamiento de Madrid Zona de Bajas Emisiones

Primero. Criterios de gestión de los permisos de acceso y circulación de vehículos por Madrid ZBE.

Los permisos de acceso y circulación (en adelante, permiso) por Madrid ZBE (en adelante, MZBE) se gestionarán a través del Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE (en adelante, SGMZBE), en los términos previstos en el artículo 21 y la disposición transitoria tercera, conforme a los siguientes criterios:

1. Vehículos destinados al traslado de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR).

El acceso a MZBE de las personas titulares de la TEPMR se condiciona a su alta en el SGMZBE tanto de su TEPMR, como de la obtención previa del permiso para el concreto vehículo que la persona titular de la TEPMR conduzca o se emplee para su transporte y en el que deberá exhibirse la TEPMR en la forma reglamentaria, conforme a las siguientes normas:

a) Alta en el SGMZBE de las personas titulares de TEPMR: Si la persona titular de la TEPMR residiera en la Comunidad de Madrid podrá autorizar expresamente, en su solicitud de alta en el SGMZBE, la consulta por el Ayuntamiento de Madrid de la base de datos autonómica. La persona titular de la TEPMR, o su representante, deberá presentar la TEPMR a través de la sede electrónica municipal https://sede.madrid.es, o presencialmente en alguna OAC, en los siguientes supuestos: en defecto de autorización para la consulta; cuando sea imposible técnicamente por parte del SGMZBE realizar la verificación en la base de datos de la

Comunidad de Madrid; cuando la consulta realizada no arroje resultados; cuando la persona fuera menor de edad; y cuando la persona titular de la TEPMR resida en un municipio que no pertenezca a la Comunidad de Madrid.

El alta en el Sistema de Gestión de las personas titulares de TEPMR llevará asociado el alta en los sistemas de gestión de Madrid ZBE y de las ZBEDEP establecidas en la ciudad de Madrid.

b) Alta en el SGMZBE de los vehículos de las personas titulares de TEPMR: Las personas titulares de TEPMR, o sus representantes, deberán dar de alta en el SGMZBE la matrícula de un único vehículo que se empleará en su transporte. El SGMZBE posibilitará realizar el cambio de matrícula de dicho vehículo una vez al día, de forma telemática a través de la sede electrónica https://sede.madrid.es o por cualquiera de los canales de atención a la ciudadanía del Ayuntamiento de Madrid.

c) El permiso de acceso para un vehículo destinado al transporte de una persona con movilidad reducida estará vigente mientras lo esté la correspondiente TEPMR y durante el plazo concedido legalmente para la renovación de la misma.

d) La Administración municipal asume el compromiso de calidad de dar respuesta a las solicitudes de acceso a MZBE formuladas a través de la sede electrónica en el plazo de diez días naturales contados desde su presentación.

En defecto de concesión o denegación expresa del permiso en los diez días siguientes contados desde el día en que se solicitó, se entenderá permitido provisionalmente el acceso del vehículo a MZBE hasta las veintitrés horas cincuenta y nueve minutos y cincuenta y nueve segundos del día en que se comunique a la persona solicitante la concesión o denegación expresa del permiso solicitado, o, en su defecto, del día en que se cumpla el plazo máximo de tres meses contados desde la fecha en que la solicitud haya entrado en la sede electrónica habilitada para ello por el Ayuntamiento de Madrid.

2. Permisos extraordinarios de acceso. Con carácter excepcional, el órgano municipal competente en materia de gestión de permisos y control de accesos a Madrid ZBE podrá autorizar, mediante resolución motivada, a solicitud justificada de las personas interesadas formulada de acuerdo con lo establecido en la LPAC, el acceso a Madrid ZBE de aquellos vehículos cuya necesidad de acceso se justifique motivadamente con base en razones de interés general por motivos de seguridad, seguridad pública, salud pública, protección civil, así como para satisfacer una necesidad privada de carácter urgente, temporal e inaplazable por el tiempo imprescindible para su satisfacción.

La resolución, que tendrá una eficacia no superior al año natural sin perjuicio de futuras resoluciones, se publicará en el "Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid" y del Ayuntamiento de Madrid y electrónicamente en el portal web municipal.

3. Gestores apoderados y representantes.

Las personas interesadas con capacidad de obrar que se encuentren de alta en el SGMZBE podrán dar de alta en la misma, a través de la sede electrónica https://sede.madrid.es o presencialmente en alguna de las oficinas de la red de OAC, a un gestor apoderado, a efectos de la tramitación por parte de éste de los correspondientes permisos de acceso a Madrid ZBE.

Asimismo, deberán solicitar el alta en el SGMZBE los representantes legales de las personas físicas menores de edad o incapacitadas legal o judicialmente.

Las personas jurídicas deberán relacionarse con el Ayuntamiento de Madrid, a los efectos establecidos en este anexo, por medios electrónicos y a través de sus correspondientes representantes legales.

Segundo. (*anulado*)

Tercero. (*anulado*)

Ciento cinco.- (*anulado*)

Ciento seis.- (*anulado*)

Ciento siete.- Se añade el anexo V, que queda redactado en los siguientes términos:

ANEXO V

Acrónimos

AER: Área de Estacionamiento Regulado.

AME: Análisis de movilidad del evento.

CATV: Centro autorizado de tratamiento de vehículos.

CGM: Centro de gestión de la movilidad.

CMA: Centro Municipal de Acústica.

CRTM: Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid.

DC: ZBEDEP Distrito Centro.

DCA: Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa.

DEH: Dirección electrónica habilitada.

DEV: Dirección electrónica vial.

DGT: Dirección General de Tráfico.

DUM: Distribución urbana de mercancías.

EMT: Empresa Municipal de Transportes.

IAE: Impuesto sobre Actividades Económicas.

IVTM: Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica.

LBRL: Ley 7/1985, de 2 de abril, de Bases de Régimen Local.

LCA: Ley 34/2007 de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera.

LCREM: Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid.

LOEP: Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera.

LOPDP: Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales.

LPAC: Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

LTSV: 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. Madrid ZBE: Madrid Zona de Bajas Emisiones.

MMA: Masa máxima autorizada.

NAE: Número de asistentes equivalentes.

OAC: Oficina de atención a la ciudadanía del Ayuntamiento de Madrid.

OEAC: Oficina Especializada de Atención a la Ciudadanía del Ayuntamiento de Madrid.

OEAC de DC: Oficina del Ayuntamiento de Madrid de atención especializada a la ciudadanía de la ZBEDEP Distrito Centro.

OCAS: Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, de 30 de marzo de 2021.

OFSER: Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital, de 9 de octubre de 2001.

OMS: Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018.

OPCAT: Ordenanza de Protección contra la Contaminación Acústica y Térmica de 25 de febrero de 2011.

PAR: Aparcamiento municipal de residentes. Incluye a estos efectos las plazas destinadas a uso residencial de los aparcamientos municipales de uso mixto.

PME: Plan de movilidad del evento.

PMR: Persona con movilidad reducida.

RBT: Red básica de transporte.

RCA: Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

RGC: Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

RGV: Reglamento General de Vehículos, aprobado mediante Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

RV: Registro de vehículos de la DGT.

RVH: Reglamento de Vehículos Históricos, aprobado mediante Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio.

SACE: Servicio de Apoyo al Control del Estacionamiento.

SER: Servicio de Estacionamiento Regulado. SGDC: Sistema de gestión de accesos a la ZBEDEP Distrito Centro.

SGMZBE: Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE. SGPE: Sistema de gestión de accesos de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

TEPMR: Tarjeta de autorización especial para el estacionamiento de los vehículos empleados por las personas con movilidad reducida.

TPCURUG: Transporte público colectivo urbano regular de uso general.

TPRUE: Transporte público regular de uso especial.

TPRUG: Transporte público regular de uso general.

VMP: Vehículo de movilidad personal.

VTC: Vehículo de transporte con conductor.

ZBE: Zona de bajas emisiones.

ZBEDEP: Zona de bajas emisiones de especial protección.

ZBEDEP DC: Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro.

ZPAE: Zona de Protección Acústica Especial.

Ciento ocho.- Se añade el anexo VI, que queda redactado en los siguientes términos:

ANEXO VI

Definiciones

Acera-bici: Vía ciclista señalizada sobre la acera.

Área estancial: Área constituida por aquellos espacios públicos libres de edificación, adyacentes a la red viaria, cuya función principal es facilitar la permanencia temporal de los peatones en la vía pública, constituyendo elementos calificadores del espacio urbano por dotar al mismo de mayores oportunidades de relación e intercambio social.

Bicicleta: Ciclo de dos ruedas.

Calles de especial protección para el peatón: Calles en las que la densidad peatonal existente o previsible hace necesaria una espacial regulación de los usos y ocupaciones del viario priorizando aquellos más favorables para el peatón así como otros modos de movilidad.

Calle escolar. Características: Zona de circulación restringida en el horario de salida y entrada a la escuela infantil, colegio o centro educativo. Circulación a 20 km/h en calles aledañas. Promoción de modos de movilidad sostenible y pacificación de tráfico.

Cámaras dotadas de lector OCR: medio automatizado de captación gráfica o videográfica de los vehículos y sus matrículas y distintivos destinado al control del cumplimiento de la normativa.

Camino escolar.

1. Son itinerarios continuos, solicitados y diseñados por una escuela infantil, un colegio o un centro educativo. Estos quedan declarados y señalizados por el órgano competente en la materia. Su función es garantizar la movilidad segura y autónoma de los y las escolares, ya sea a pie, en bicicleta o en patinete, desde su vivienda hasta los centros escolares.

2. Para asegurar la accesibilidad y la seguridad de estos itinerarios, se podrá limitar el tráfico y el estacionamiento en las calles del entorno y se adaptarán soluciones urbanísticas y de movilidad, si fuera necesario.

Cámaras dotadas de lector OCR: medio automatizado de captación gráfica o videográfica de los vehículos y sus matrículas y distintivos destinado al control del cumplimiento de la normativa.

Carril-bici: Vía ciclista que discurre adosada a la calzada, en un solo sentido o en doble sentido.

Carril bici protegido: Carril-bici provisto de elementos laterales que lo separan físicamente del resto de la calzada, así como de la acera.

Carril multimodal: Carril con velocidad limitada a treinta kilómetros por hora o inferior si así estuviera específicamente señalizado, especialmente acondicionado para el uso de la bicicleta y de los vehículos de movilidad personal (VMP) en los términos regulados por esta ordenanza, en el que la circulación es compartida con el resto de vehículos. Las personas usuarias de bicicletas y VMP disfrutan de preferencia sobre los vehículos a motor.

Ciclocalle: Es una calle exclusiva o preferente para la circulación de bicicletas en ambos sentidos. Si está prevista la circulación de vehículos a motor, se debe colocar una señal vertical correspondiente para autorizar este uso. Por defecto, los únicos vehículos que pueden circular por la Ciclocalle son las bicicletas.

Foto-rojo: Medio de captación gráfica o videográfica destinado a asegurar el respeto de las prioridades de paso de los semáforos, evitar atropellos y colisiones de vehículos, así como para el control del cumplimiento de la normativa de tráfico, circulación y seguridad vial, incluyendo ordenaciones permanentes y temporales.

Línea de detención adelantada: Línea de señalización marcada en el pavimento con objeto de generar un espacio adelantado a una línea transversal de detención convencional y que tiene como objetivo permitir a las bicicletas reanudar la marcha en cabeza de los vehículos a motor.

Monopatín: Tabla sobre ruedas que permite deslizarse por un pavimento resistente y uniforme.

Patinador: Peatón que se traslada en patines, monopatines, patinetes o aparatos similares.

Patines: Aparatos adaptados a los pies, dotados de ruedas que permiten deslizarse por un pavimento resistente y uniforme.

Patinete: Plancha montada sobre dos o tres ruedas y una barra terminada en un manillar que sirve para que los peatones se desplacen.

Persona con movilidad funcional: Persona con una dificultad para ejecutar movimientos, lo que afecta en la capacidad para moverse, en el equilibrio, el uso de objetos o hasta para poder hablar y respirar.

Pista-bici: Vía ciclista segregada del tráfico motorizado, con trazado independiente de la calzada y de las aceras.

Radar de punto: cinemómetro metrológicamente calibrado destinado a la captación gráfica de las infracciones a los límites de la velocidad, que se instala en puntos fijos o elementos móviles para controlar el cumplimiento de la normativa de seguridad vial y reducir la siniestralidad.

Radar de tramo: radar multipunto para el control de la velocidad en un tramo viario situado entre dos o más puntos, destinado a controlar el cumplimiento de la normativa de seguridad vial y reducir la siniestralidad.

Senda-ciclable: Vías para peatones y ciclos, segregada del tráfico motorizado, y que discurre por espacios abiertos, parques, jardines o bosques.

Señalista: persona que realiza labores de direccionamiento del tráfico rodado o de peatones.

Zona de prioridad peatonal: Zona de la vía pública en la que la prioridad corresponde al peatón. En ella se limita la velocidad de los vehículos, pudiendo estar restringida total o parcialmente la circulación y/o el estacionamiento de los mismos, quedando exceptuados los vehículos de emergencias. En estas calles, las bicicletas deberán extremar la precaución y ajustar su circulación a una velocidad máxima de diez kilómetros por hora. Los vehículos de movilidad personal, las motocicletas, ciclomotores y vehículos análogos no podrán circular por las zonas peatonales, incluidas aceras, andenes, paseos o zonas ajardinadas, ni por las vías o carriles señalizados para las bicicletas.

Zona o calle residencial: Zonas de circulación especialmente acondicionadas que están destinadas en primer lugar a los peatones y en las que se aplican las normas especiales de circulación siguientes: la velocidad máxima de los vehículos está fijada en 20 kilómetros por hora y los conductores deben conceder prioridad a los peatones. Los vehículos no pueden estacionarse más que en los lugares designados por señales o por marcas. Deberán señalizarse mediante la señal S28 (calle residencial).

Zona peatonal: Parte de la vía, elevada o delimitada de otra forma, reservada a la circulación de peatones y sujeta a la prohibición general de acceso, circulación y estacionamiento de todo tipo de vehículos.

Zona treinta (30): Zonas especialmente acondicionadas y señalizadas en las que la velocidad máxima en la banda de circulación es de 30 km/h. En estas vías, los peatones podrán atravesar la calzada fuera de las zonas señalizadas, para lo cual deberán cerciorarse de que pueden hacerlo sin riesgo ni entorpecimiento indebido no siendo necesario implantar pasos peatonales formalizados.

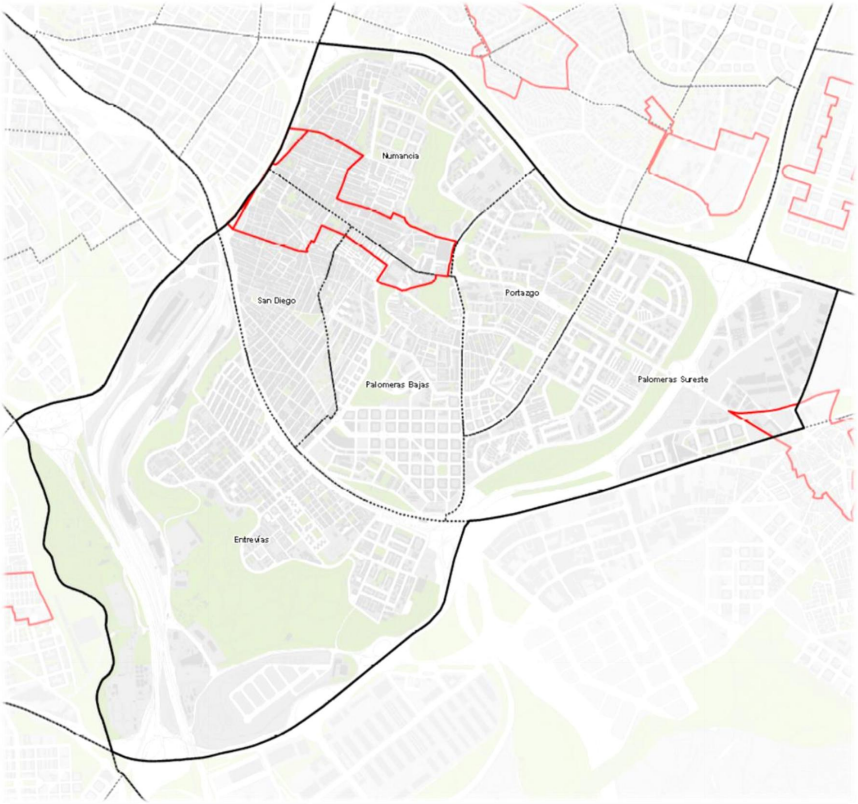
Los puntos de entrada y salida quedarán determinados por la señalización vertical correspondiente, siendo recomendable la implantación de puertas de acceso que preferentemente se configurarán mediante pasos elevados.

Ciento nueve.- Se añade el anexo VII, que queda redactado en los siguientes términos:

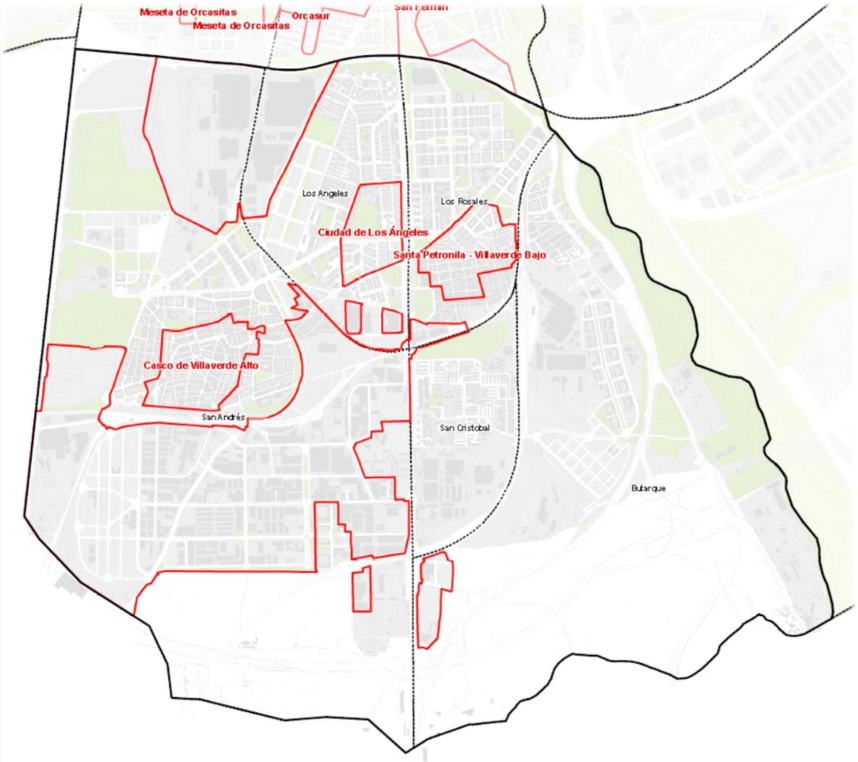
ANEXO VII

Centros de actividad a efectos de lo previsto en el 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 en el artículo 5.2 del Real Decreto1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad

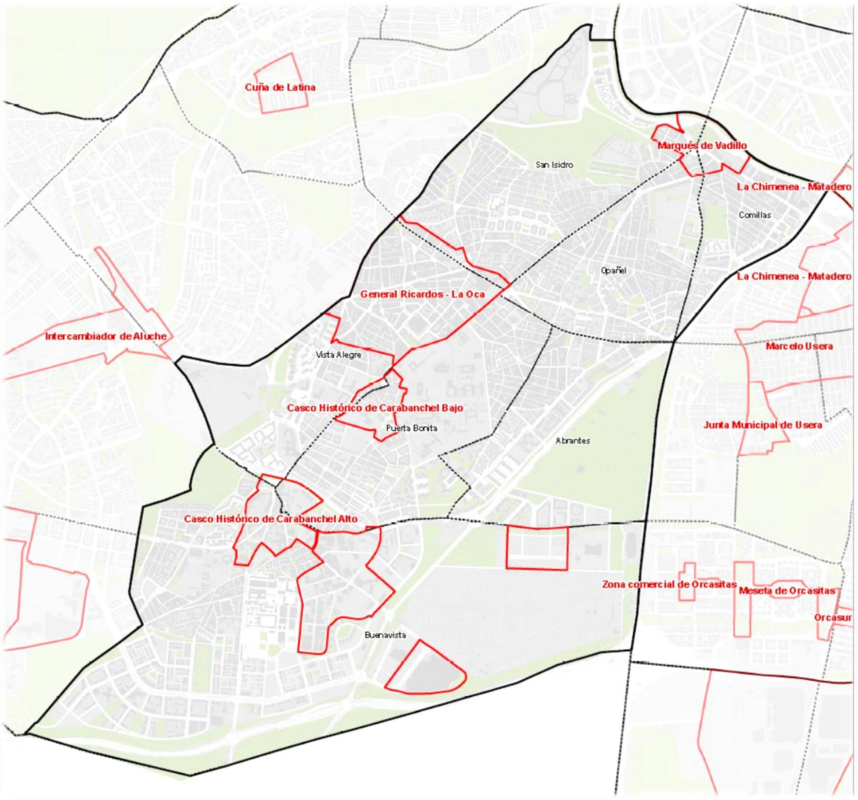
PUENTE DE VALLECAS



VILLAVERDE


Meseta de Orcasitas
Meseta de Orcasitas
Orcasur
Los Angeles
Los Rosales
Ciudad de Los Ángeles
Santa Petronila - Villaverde Bajo
Casco de Villaverde Alto
San Andrés
San Cristobal
Butarque

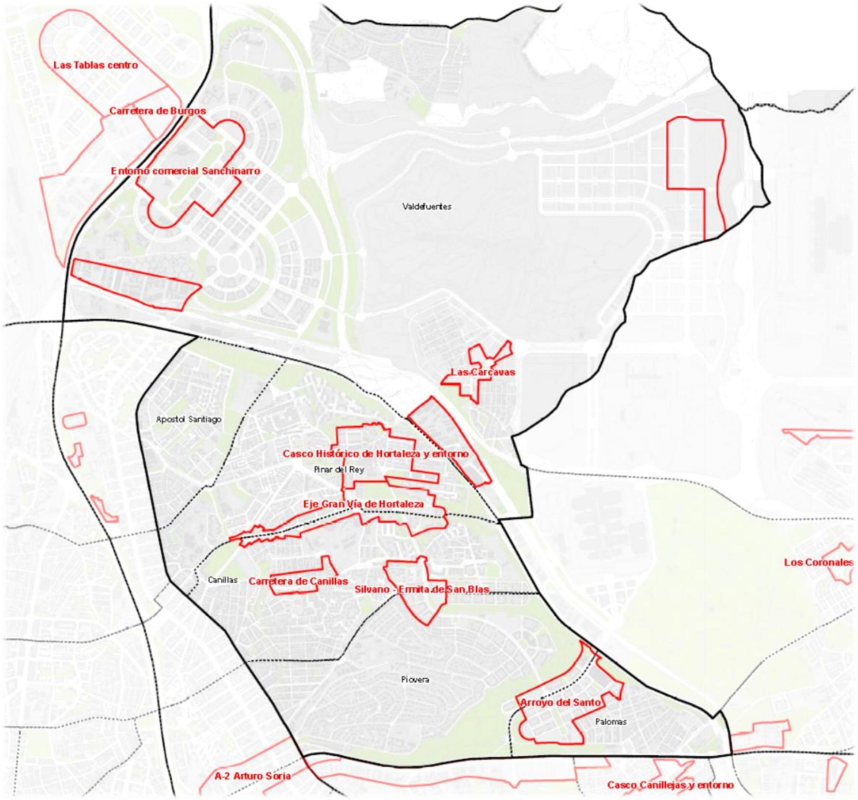
CARABANCHEL



VICÁLVARO


Plaza Alsacia
Ambroz
Casco Histórico de Vicálvaro
Estación de Vicálvaro
olideportivo de Moratalaz
Valdebernardo
Casco Histórico de Vicálvaro
Casco Histórico de Vallecas

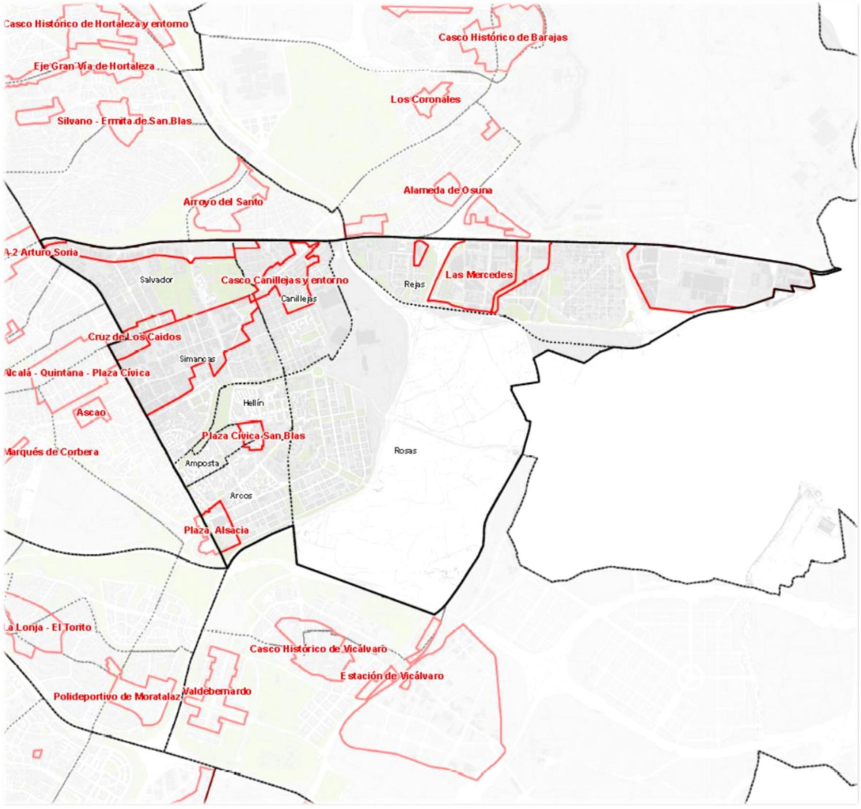
HORTALEZA


Las Tablas centro
Carretera de Burgos
Entorno comercial Sanchinarro
Valdefuentes
Las Carcavas
Apostol Santiago
Casco Histórico de Hortaleza y entorno
Pinar del Rey
Eje Gran Vía de Hortaleza
Los Coronales
Canillas
Carretera de Canillas
Silvano - Ermita de San Blas
Piovera
Arroyo del Santo
Palomas
A-2 Arturo Soria
Casco Canillejas y entorno

VILLA DE VALLECAS



SAN BLAS


Casco Histórico de Hortaleza y entorno
Eje Gran Vía de Hortaleza
Silvano - Ermita de San Blas
Casco Histórico de Barajas
Los Coronales
Alameda de Osuna
Arroyo del Santo
Salvador
Casco Canillejas y entorno
Canillejas
Rejas
Las Mercedes
Cruz de Los Caídos
Simancas
Hellín
Ascao
Plaza Cívica San Blas
Amposta
Rosas
Arcos
Plaza Alsacia
Casco Histórico de Vicálvaro
Estación de Vicálvaro
Valdebernardo
Polideportivo de Moratalaz

MONCLOA-ARAVACA



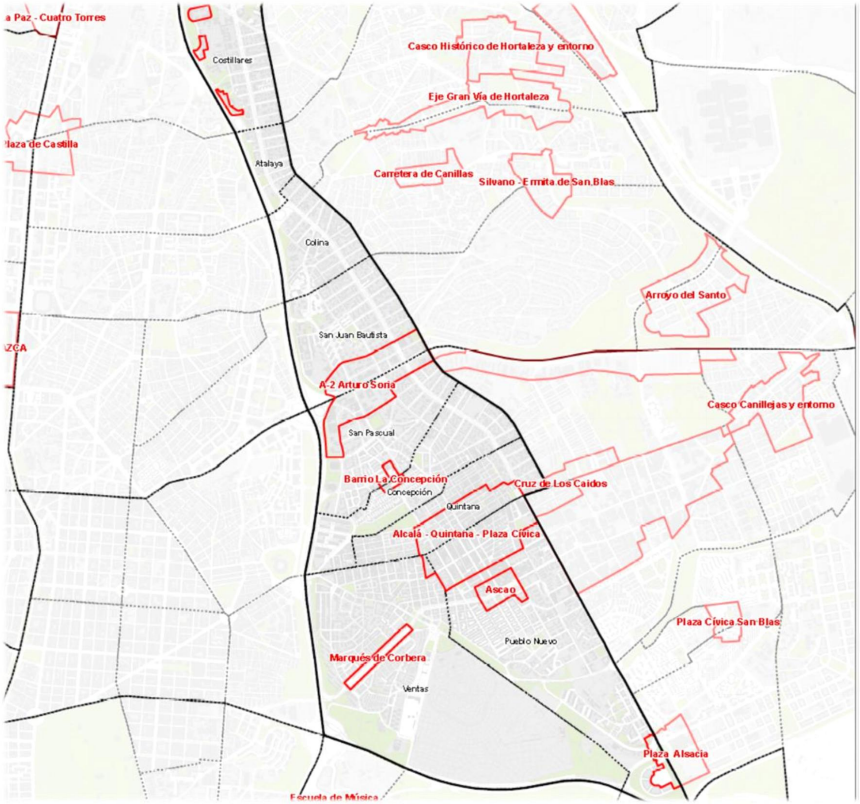
FUENCARRAL – EL PARDO



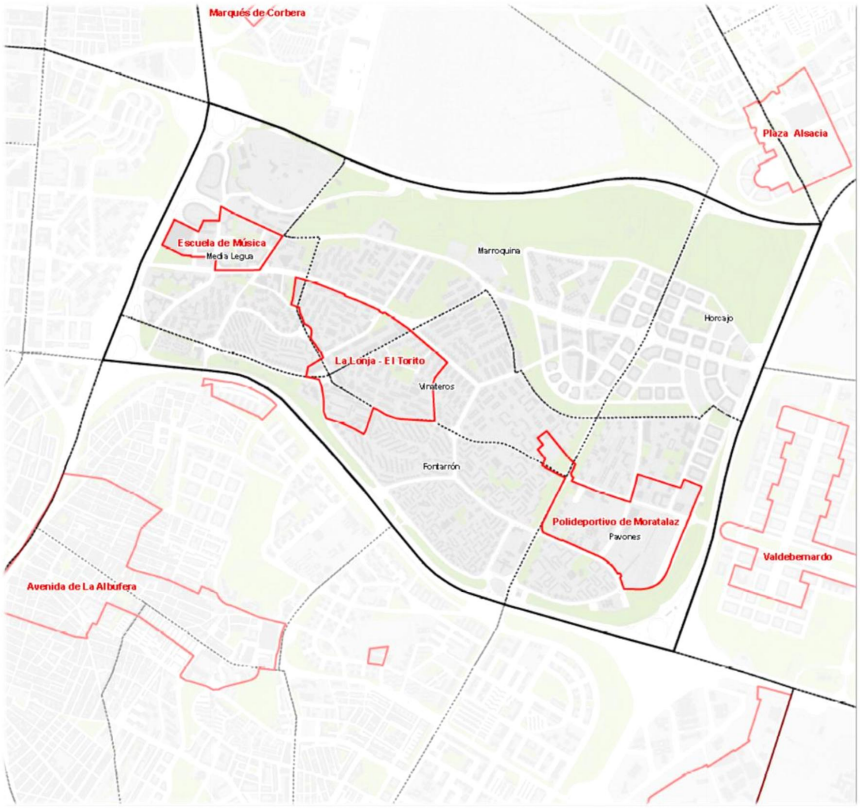
BARAJAS


Timón
Casco Histórico de Barajas
Casco Histórico de Barajas
Aeropuerto
Los Coronales
Corralejos
Alameda de Osuna
Alameda de Osuna
Arroyo del Santo
Las Mercedes
Casco Canillejas y entorno

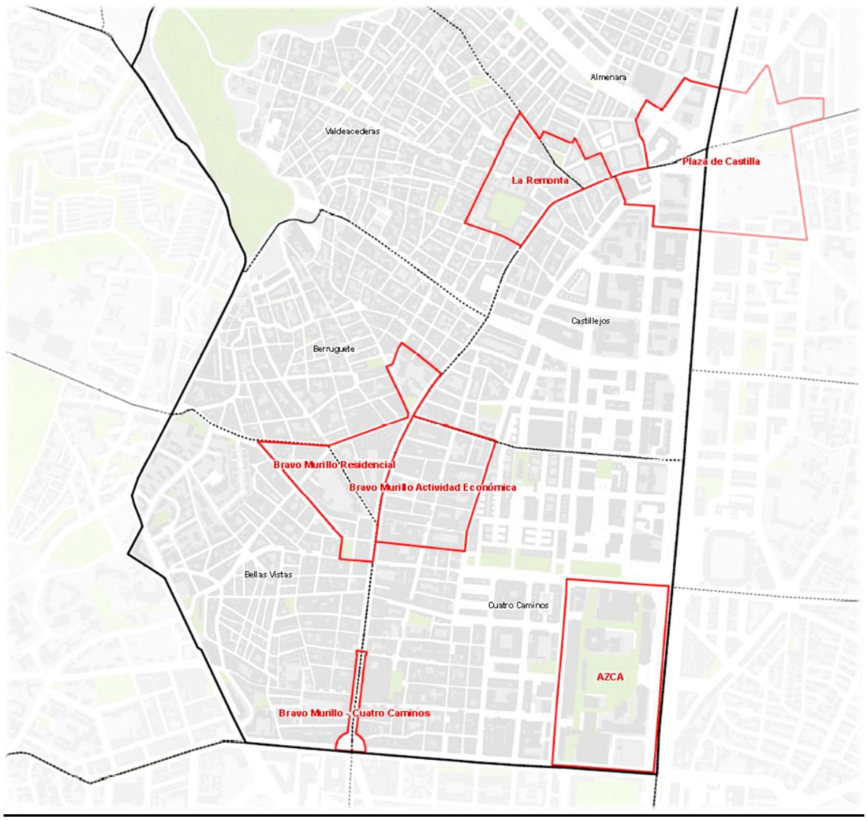
CIUDAD LINEAL



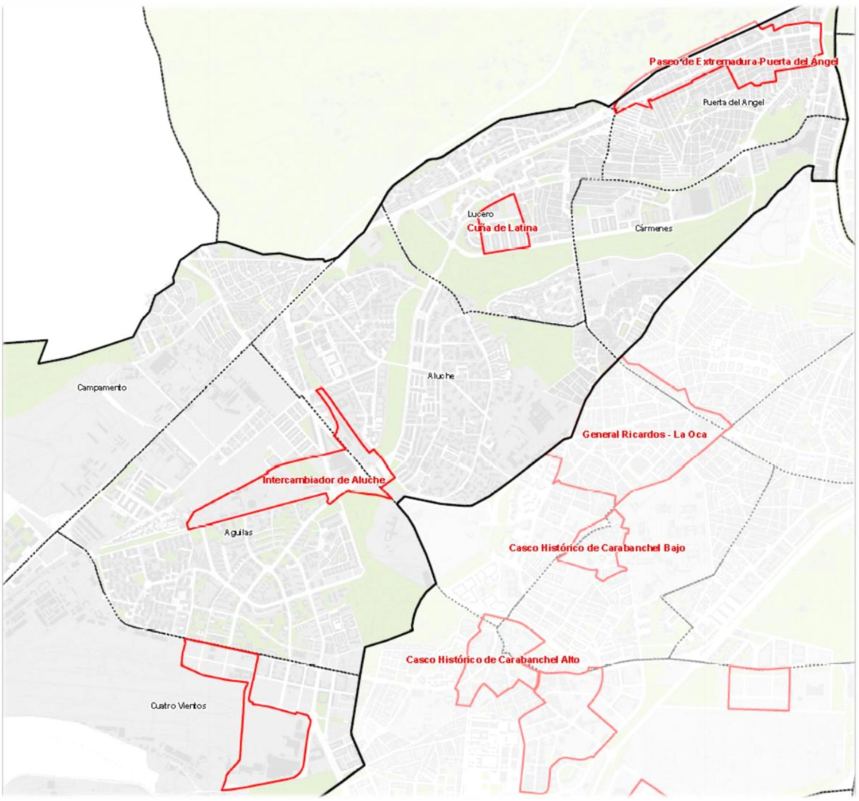
MORATALAZ


Marqués de Corbera
Plaza Alsacia
Escuela de Música
Media Legua
Marroquina
Horcajo
La Loma - El Torito
Vinateros
Fontarrón
Polideportivo de Moratalaz
Pavones
Valdebernardo
Avenida de La Albufera

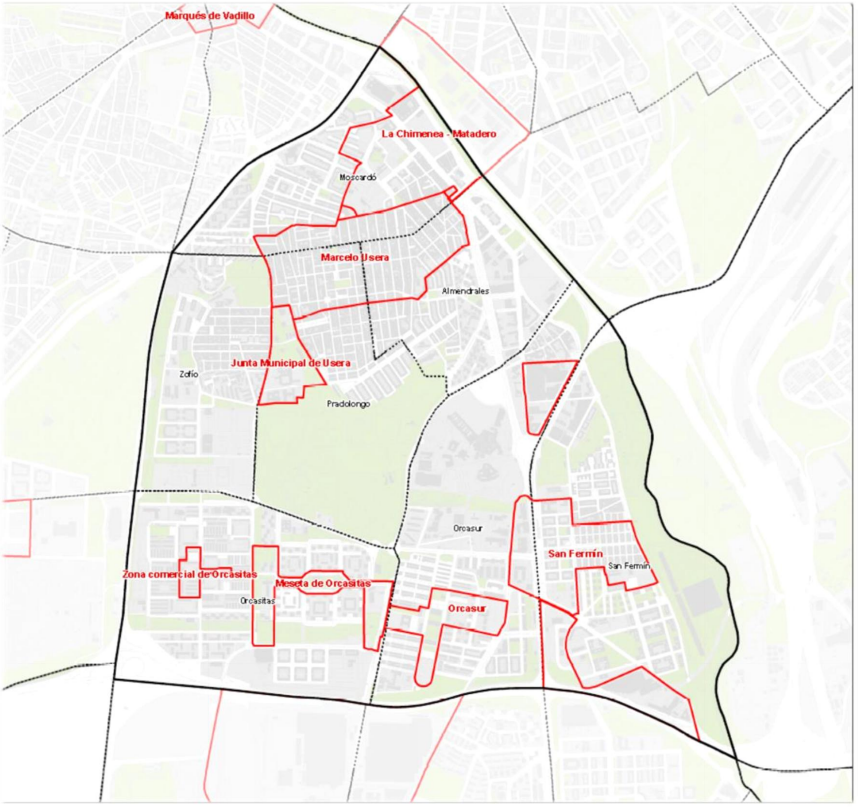
TETUÁN


Almenara
Valdeacederas
La Remonta
Plaza de Castilla
Castillejos
Berruguete
Bravo Murillo Residencial
Bravo Murillo Actividad Económica
Bellas Vistas
Cuatro Caminos
AZCA
Bravo Murillo - Cuatro Caminos

LATINA


Paseo de Extremadura-Puerta del Ángel
Puerta del Angel
Lucero
Cuna de Latina
Carmenes
Aluche
Campamento
General Ricardos - La Oca
Intercambiador de Aluche
Agudas
Casco Histórico de Carabanchel Bajo
Casco Histórico de Carabanchel Alto
Cuatro Vientos

USERA


Marqués de Vadillo
La Chimenea - Matadero
Moscardó
Marcelo Usera
Almendrales
Junta Municipal de Usera
Zofío
Pradolongo
Orcasur
San Fermín
San Fermín
Zona comercial de Orcasitas
Meseta de Orcasitas
Orcasitas
Orcasur

Anulado artículo único apartados cinco, nueve, diez, noventa y siete, ciento cinco, ciento seis y parcialmente los apartados tres, ocho, sesenta y seis, setenta y seis, noventa y seis, cien y ciento cuatro por la Sentencia 405/2024 del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, Sala Contencioso-Administrativo, Sección Segunda, de 17 de septiembre de 2024. ECLI:ES:TSJM:2024:8893. Fecha de firmeza: 03/06/2026.

Disposición adicional primera. *Lenguaje no sexista.*

En cumplimiento del artículo 14.11 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, en aquellos casos en los que esta ordenanza utiliza palabras de género masculino para referirse a personas, se entenderán referidas tanto a mujeres como a hombres, de acuerdo con los criterios establecidos por la Real Academia Española.

Disposicion adicional segunda. *Movilidad aérea urbana.*

En el plazo de nueve meses desde la entrada en vigor de esta ordenanza el Alcalde creará la Comisión de movilidad aérea urbana, órgano de asesoramiento del artículo 76.2 del Reglamento Orgánico del Gobierno y de la Administración del Ayuntamiento de Madrid, de 31 de mayo de 2004, encargado de colaborar con la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (en adelante, AESA) y el resto de autoridades estatales y autonómicas, el sector aeroespacial, los sectores del transporte y la innovación, para el estudio de las condiciones en que deberá regularse la movilidad aérea urbana de aeronaves pilotadas por control remoto (en adelante, RPA) en el marco de la normativa comunitaria, estatal, y en su caso autonómica, que se promulgue sobre las operaciones de estos sistemas y su integración en los modelos de movilidad desarrollados.

Desarrollada disposición adicional segunda por el Decreto de 20 de septiembre de 2023 del Alcalde, por el que se crea la Comisión de Movilidad Aérea Urbana y se regula su composición y funcionamiento.

Disposición adicional tercera. *Consejo de Movilidad Sostenible de Madrid.*

En el plazo de tres meses desde la entrada en vigor de esta ordenanza, el Alcalde creará el Consejo de Movilidad Sostenible de Madrid, un órgano de seguimiento, control y evaluación de la ordenanza así como de las políticas de movilidad que se implementen en la ciudad de Madrid. La composición de dicho órgano estaría integrada por un representante de cada uno de los grupos políticos con representación en el Pleno así como de un comité permanente de expertos, seleccionados a propuesta de los representantes de los grupos. Asimismo, a propuesta de cualquiera de los miembros de este órgano, el Consejo podría invitar a especialistas en una materia concreta para que aportaran su visión al respecto de cualquier cuestión vinculada a las políticas de movilidad.

Desarrollada disposición adicional tercera por el Decreto de 11 de noviembre de 2022 del Alcalde, por el que se crea el Consejo de Movilidad Sostenible de Madrid y se regula su composición y funcionamiento.

Rectificado error título disposición adicional tercera. BO. Ayuntamiento de Madrid núm. 9019 19/11/2021 pág. 15-22.

Disposición transitoria primera. *Procedimientos de tramitación.*

Los procedimientos iniciados con anterioridad a la entrada en vigor de esta ordenanza se tramitarán conforme a lo establecido en la normativa municipal que fuera de aplicación en el momento de su incoación.

Disposición transitoria segunda.*Eficacia de las obligaciones exigibles en los pliegos de los contratos administrativos municipales.*

Las obligaciones reguladas en los artículos 229.2 y 230.2 resultarán exigibles para los procedimientos administrativos de contratación cuyo acuerdo de inicio se adopte a partir del 1 de febrero de 2022.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas cuantas disposiciones se opongan, contradigan o resulten incompatibles con lo establecido en la presente ordenanza.

Disposición final primera. *Título competencial.*

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 los artículos 5.3 y 16.4 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.

Disposición final segunda. *Interpretación y desarrollo de la ordenanza.*

El Alcalde y la Junta de Gobierno determinarán, en su ámbito competencial respectivo, el órgano superior o directivo competente para:

a) Interpretar y resolver cuantas cuestiones surjan de la aplicación de esta ordenanza.

b) Aprobar los acuerdos, decretos y resoluciones complementarias que sean necesarias para el desarrollo y cumplimiento de esta ordenanza, que no podrán tener carácter normativo.

Disposición final tercera. *Publicación, entrada en vigor y comunicación.*

1. De conformidad con lo establecido en el artículo 48.3 e) y f), y en el 54 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid, la publicación, entrada en vigor y comunicación de la presente ordenanza se producirá de la siguiente forma:

a) El acuerdo de aprobación y la ordenanza se publicarán íntegramente en el "Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid" y en el "Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid".

b) La ordenanza entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el "Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid".

c) Sin perjuicio de lo anterior, el acuerdo de aprobación se remitirá a la Administración General del Estado y a la Administración de la Comunidad de Madrid.

2. No obstante, entrarán en vigor a los tres meses contados desde el día siguiente al de su publicación:

a) El apartado nueve del artículo único, exclusivamente en lo relativo a la modificación del artículo 23.3 d) 3.º de la OMS.

b) El apartado diez del artículo único, en lo relativo a la modificación del artículo 24 de la OMS.

c) El apartado ochenta y cuatro del artículo único, exclusivamente en lo relativo a la modificación de los artículos 229.2 y 230.2 de la OMS.

Documento de carácter informativo. La versión oficial puede consultarse en el "Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid" o en el "Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid".