Ordenanzas municipales

Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018

Marginal: ANM 2018\45

Tipo de Disposición: Ordenanzas municipales

Fecha de Disposición: 05/10/2018

Notas:
Consultar documentación asociada.

Publicaciones:
- BO. Ayuntamiento de Madrid 23/10/2018 num. 8263 pag. 11-182.
- BO. Comunidad de Madrid 23/10/2018 num. 253 pag. 130-251.

Rectificaciones:
- BO. Ayuntamiento de Madrid 07/11/2018 num. 8273 pag. 10.
- BO. Ayuntamiento de Madrid 26/12/2018 num. 8304 pag. 16.
- BO. Comunidad de Madrid 07/11/2018 num. 266 pag. 114.
- BO. Comunidad de Madrid 26/12/2018 num. 307 pag. 204.

Afectada por:
- Modificados artículos 6, 15.1, 16, 17, 19, 21 a 25, 27.6, 28, 30, 32, 34, título de la sección 2.ª (libro I, titulo segundo, capítulo III), artículos 35, 38, 41.1, 47 a 50, 52, 54, 55, 124.4, título de la sección 1.ª (libro I, titulo cuarto, 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 II, título tercero), artículos 175 a 179, 181, 183.7, 184, 185, 187, título del capítulo II (libro III, título primero), 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, por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021\43
- Añadido artículo 10.2, nuevos artículos 56 y 57, nuevo capítulo IV (libro I, título tercero), nuevos artículos 59, 60, 72, 73, 75, 78, 85, 87 a 89, 91, 99, 103, 183.8, 228, títulos cuarto, quinto y sexto (libro III), nuevo título primero con capítulos I y II (libro IV), título segundo (libro IV), 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 I, título segundo, capítulo II), suprimidos capítulos IV y V (libro I, título tercero), contenido del libro IV y disposición adicional quinta, por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021\43

Afecta a:
- Deroga la Ordenanza de Movilidad para la Ciudad de Madrid, de 26 de septiembre de 2005. ANM 2005\48
- Deroga en el artículo 6.1 y en el anexo la tarifa de la tasa establecida para la Zona de Bajas Emisiones, de la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la capital y de delimitación de Estacionamiento Regulado, de 9 de octubre de 2001. ANM 2001\101
- Deroga la Ordenanza Reguladora de la Prestación de los Servicios de Mudanzas, de 30 de septiembre de 1992. ANM 1992\4

- Deroga los artículos 22 y 23 primer párrafo de la Ordenanza Reguladora de la Señalización y Balizamiento de las Ocupaciones de las Vías públicas por Realización de Obras y Trabajos, de 27 de mayo de 1992. ANM 1992\3
- Deroga la Ordenanza Municipal Reguladora del Servicio de Transporte Escolar y de Menores de Carácter Urbano en el Término Municipal de Madrid, de 6 de abril de 1984. ANM 1984\5

Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018

PREÁMBULO

I

En el año 2050 más del 80 por 100 de la población mundial vivirá en entornos urbanos. La gestión eficaz y sostenible de las ciudades es una condición fundamental para el desarrollo del planeta. La movilidad urbana es clave para cumplir los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030 de las Naciones Unidas con los que Madrid está firmemente comprometida. Comprometida a avanzar hacia un Madrid inclusivo, seguro, resiliente y sostenible. Un Madrid que cuida a sus habitantes y a sus visitantes.

El Acuerdo de París y la Estrategia Europea a Favor de una Movilidad de Bajas Emisiones aconsejan fomentar un cambio modal hacia los desplazamientos activos (en bicicleta o a pie), el transporte público y los planes de movilidad compartida a fin de reducir los atascos y la contaminación en nuestras calles. Estos objetivos requieren de un conjunto de acciones y un marco normativo adecuado que permita regular los nuevos equilibrios necesarios en el espacio público. Dar cabida a nuevas soluciones digitales de movilidad, un nuevo marco regulador para la movilidad urbana de bajas emisiones, promover la multimodalidad y reducir el impacto sobre la salud de la contaminación causada por el transporte.

Madrid es, con sus tres millones de habitantes, la ciudad más poblada de España y una de las capitales más pobladas de Europa. Es también una ciudad abierta y cosmopolita que acoge cada día la visita de más de dos millones de personas que acuden a ella para conocer a sus gentes, para crecer formativa y profesionalmente, para desarrollar todo tipo de actividades socioeconómicas, para saborear la gastronomía de sus restaurantes, para enriquecerse con la más completa oferta cultural, para revivir la historia de sus calles, para comprar en su amplia variedad de comercios y para divertirse con su heterogénea oferta de ocio.

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. También facilita el desarrollo de la actividad económica, el progreso social y técnico, y la protección de patrimonio histórico-artístico y cultural de forma medioambiental y energéticamente sostenible.

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. El espacio público posibilita el ejercicio de derechos y libertades mediante la convivencia cívica en la que debe primar la seguridad vial y la accesibilidad universal de todas las personas.

II

La continua evolución demográfica, social, económica, cultural, medioambiental, urbanística, técnica y tecnológica, los cambios normativos operados por la normativa estatal en materia de tráfico y el cumplimiento de los principios y objetivos previstos en los artículos 99 y 100 de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, de la Ley 34/2007, de 15 de octubre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera y de la Directiva 2008/50/CE de 21 de mayo, motivan la necesaria aprobación de una nueva Ordenanza que actualice la regulación de la movilidad urbana, integrando los criterios comunitarios de movilidad sostenible.

III

Conforme a lo previsto en la legislación estatal en materia de circulación, tráfico y seguridad vial y la legislación básica y especial de régimen local es competencia del Ayuntamiento de Madrid la regulación de la movilidad, mediante ordenanza, para lograr la armonización de los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos, para

hacerlos equilibradamente compatibles con la garantía de la salud de las personas, la seguridad vial, la accesibilidad universal y los derechos de las personas con movilidad reducida, la mejora de la calidad del aire y la protección del medio ambiente, y la protección de la integridad del patrimonio.

IV

Entre los objetivos de la presente Ordenanza destacan los siguientes: en primer lugar, incrementar la seguridad vial y la necesaria, ordenada y respetuosa convivencia entre los distintos modos de transporte.

En segundo lugar, la protección de la salud de las personas a través de la mejora sustancial de la calidad del aire, desarrollando jurídicamente el Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017).

En tercer lugar, incidir en la sostenibilidad medioambiental mediante el fomento del transporte público y la intermodalidad de transporte público colectivo, la movilidad peatonal y ciclista, el desarrollo de la movilidad eléctrica y la movilidad menos contaminante y los vehículos de uso compartido.

En cuarto lugar, armonizar y ordenar los distintos usos de las vías y espacios públicos urbanos y la racionalización del espacio de estacionamiento tanto en superficie (SER y ZAV, reservas para personas con movilidad reducida, distribución de bienes y otras funciones) como de los aparcamientos municipales.

En quinto lugar, modernizar la normativa municipal mediante la regulación de nuevas realidades como los vehículos de movilidad urbana.

V

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, ofreciendo un marco normativo preciso, amplio, estable y al mismo tiempo flexible para ofrecer solución a los desafíos presentes y futuros de la movilidad urbana sostenible.

También cumple el principio de proporcionalidad 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, y el principio de eficiencia al evitar cargas accesorias o innecesarias a los ciudadanos, y simplificar y racionalizar la gestión administrativa.

En la elaboración de esta norma se han seguido los trámites de consulta pública previa, audiencia e información pública para asegurar la transparencia y participación de la ciudadanía en general y de los colectivos especialmente afectados en particular, siendo su texto el resultado de una intensa participación ciudadana.

VI

La presente Ordenanza consta de 250 artículos distribuidos en cuatro libros.

El Libro I, titulado "Circulación y aparcamiento" consta de cuatro títulos precedidos de un título preliminar. Este último define el objeto, el ámbito de aplicación y las diferentes normativas sectoriales estatal y autonómica en la que se enmarca la Ordenanza.

El Título primero regula en tres capítulos las obligaciones generales de convivencia cívica vial, las obligaciones medioambientales, la normativa sobre seguridad vial y los colectivos especialmente protegidos y las medidas preventivas de accidentes, así como los medios personales y automáticos de gestión y control de la circulación y el estacionamiento.

El Título segundo regula en cuatro capítulos todo lo relativo a la ordenación y señalización, incluyendo las ordenaciones permanentes y temporales tanto por motivos medioambientales como por motivos de seguridad, seguridad vial y protección del patrimonio. Así mismo regula lo relativo a límites de velocidad, señalización y las zonas y vías peatonales.

El Título tercero contiene en cinco capítulos la regulación de las paradas, con especial referencia al transporte público colectivo, el suministro farmacéutico y de prensa, así como las Áreas de regulación del estacionamiento para asegurar la obligación legal de facilitar la debida rotación: el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) y las Zonas de Aparcamiento Vecinal (ZAV). Así mismo regula las reservas de estacionamiento en vía pública tanto de carácter dotacional como no dotacional.

El Título cuarto, con tres capítulos, recoge por primera vez el reglamento de servicios de los aparcamientos municipales, aplicable exclusivamente a los aparcamientos rotacionales, residenciales y mixtos en gestión directa municipal, a los que no estando en ese régimen se acojan voluntariamente a sus disposiciones, y a los que se pongan en servicio a partir de la entrada en vigor de esta Ordenanza, ya sean de nueva construcción o porque hayan revertido a la Administración tras la extinción de la previa concesión sobre los mismos.

VII

El Libro II, titulado "Modos de transporte y vehículos" consta de tres títulos.

El Título Primero regula en dos capítulos la movilidad peatonal, las aceras, calles y zonas peatonales poniendo especial atención a la seguridad vial y la accesibilidad universal de los peatones y las aceras.

El Título Segundo se dedica a regular, en cuatro capítulos, el transporte público colectivo regular tanto de uso general como de uso especial, escolar y de menores, así como el transporte público colectivo discrecional y turístico.

El Título Tercero regula en cinco capítulos todo lo relativo a los vehículos, destinando capítulos específicos a las motocicletas y ciclomotores, las bicicletas y otros ciclos, los vehículos de movilidad urbana cuya clasificación recoge el Anexo II, los vehículos pesados y los vehículos de tracción animal.

VIII

El Libro III, titulado "Transporte y otros servicios", consta de tres títulos.

El Título Primero regula en tres capítulos otros tipos de transportes distintos de los regulados en el Título Segundo del Libro II, como el reglamento del Servicio de arrendamiento público de bicicletas de titularidad municipal, las bicicletas privadas destinadas a arrendamiento con o sin base fija, así como los vehículos multiusuario y los requisitos ambientales de las flotas de vehículos autotaxis y los destinados a arrendamiento con conductor.

El Título Segundo regula en seis capítulos lo relativo a la circulación, el estacionamiento y el uso del espacio público por los vehículos de distribución urbana de mercancías, el uso de los espacios en vía pública destinados a realizar tareas de carga y descarga, los vehículos que transportan mercancías peligrosas, las mudanzas y los rodajes.

El Título Tercero regula en un único capítulo todo lo relativo a las personas con movilidad reducida y a la autorización especial que favorece su accesibilidad universal y movilidad. La atención y especial protección a este colectivo es una de las grandes líneas básicas de la Ordenanza. Por ello el Anexo IV contiene la delimitación de los "Centros de actividad" a efectos de lo previsto en el artículo 5 del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se Regulan las Condiciones Básicas de Emisión y Uso de la Tarjeta de Estacionamiento para Personas con Discapacidad.

IX

El Libro IV, titulado "Disciplina viaria" consta de un único título, dividido a su vez en dos capítulos, destinados a regular las medidas provisionales como la inmovilización y retirada de vehículos, y el régimen sancionador al amparo del principio de legalidad.

X

Por último la Ordenanza consta de seis disposiciones transitorias. Las cuatro primeras contienen regímenes transitorios de adaptación progresiva al cumplimiento de las obligaciones medioambientales reguladas en su texto en aplicación de la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire y protección de la salud, y en desarrollo y aplicación del citado Plan A. Las disposiciones transitorias quinta y sexta se refieren a la ampliación geográfica del Servicio de Estacionamiento Regulado y al régimen transitorio para la implantación de las nuevas disposiciones para el estacionamiento de motos, bicicletas y vehículos de movilidad urbana.

Asimismo la Ordenanza contiene cinco disposiciones adicionales. Las dos primeras regulan cuestiones relativas a aparcamientos municipales: la primera garantiza el destino parcialmente residencial de los aparcamientos rotacionales que reviertan a la Administración, mientras que la segunda regula la posibilidad de que los aparcamientos en gestión directa puedan decidir libre y voluntariamente asumir el régimen previsto en el Título Cuarto del Libro I titulado "Aparcamientos". La tercera contiene las consideraciones a realizar en relación con planes de movilidad y afección al transporte público de grandes eventos y acontecimientos que se celebren en la ciudad. La cuarta disposición adicional regula obligaciones en materia de transparencia y la última prevé la posibilidad de extender la circulación por determinadas vías ciclistas a los vehículos de movilidad urbana de tipo B.

Por último, la Ordenanza contiene una disposición derogatoria y la final que concreta los títulos competenciales ejercidos en su aprobación.

Rectificados errores preámbulo BO. Ayuntamiento de Madrid 07/11/2018 num. 8273 pag. 10.

LIBRO I

Circulación y aparcamiento

TÍTULO PRELIMINAR

Competencia y ámbito de aplicación

Artículo 1. *Objeto*.

Esta Ordenanza tiene por objeto armonizar los distintos usos de las vías y los espacios urbanos, incluidos el peatonal, el de circulación y estacionamiento, el transporte de personas, con la especial relevancia del transporte público, y la distribución de mercancías, y el uso cultural, deportivo, turístico y lúdico.

Asimismo, es objeto de la presente Ordenanza hacer compatibles los citados usos de forma equilibrada con la garantía de la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial, la necesaria fluidez del tráfico y la adecuada distribución de los aparcamientos, la mejora de la calidad del aire y la protección del medio ambiente, la accesibilidad universal y los derechos de las personas con movilidad reducida, y la protección de la integridad del patrimonio público y privado.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación*.

Esta Ordenanza es de aplicación en todo el término municipal respecto de la circulación y los demás usos y actividades que se realicen en las vías, espacios y terrenos urbanos aptos para la circulación, a las vías y terrenos que sin tener tal aptitud sean de uso común, a los de las vías interurbanas cuya competencia haya sido cedida al Ayuntamiento de Madrid así como a las personas usuarias de tales vías, espacios y terrenos, entendiendo por tales a los peatones, quienes conduzcan toda clase de vehículos y cualquier otra persona que los utilice o realice actividades sobre ellos.

Artículo 3. *Normativa aplicable.*

1. El contenido de la presente Ordenanza se formula en el marco de la normativa legal y reglamentaria, estatal y/ o autonómica, vigente en cada momento en materia de:

a) tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, actualmente el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre y su normativa de desarrollo: el Reglamento General de Circulación y los Reglamentos de Conductores, Vehículos, Procedimiento Sancionador, Responsabilidad Civil y Seguro Obligatorio entre otros;

b) régimen local, actualmente la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid, la Ley 7/1985, de 2 de abril, de Bases de Régimen Local, y el Texto Refundido de las Disposiciones Legales en Materia de Régimen Local aprobado mediante Real Decreto Legislativo 781/1986, de 18 de abril;

c) protección de la salud y del medio ambiente, actualmente la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, 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 y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire;

d) seguridad ciudadana, actualmente la Ley Orgánica 4/2015, de 30 de marzo, de Protección de la Seguridad Ciudadana;

e) derechos de las personas con discapacidad, actualmente el Texto Refundido de la Ley General de Derechos de las Personas con Discapacidad y de su Inclusión Social aprobado mediante Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, la Ley 8/1993, de 22 de junio, de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las Condiciones Básicas de Emisión y Uso de la Tarjeta de Estacionamiento para Personas con Discapacidad y el Decreto 13/2007 de la Comunidad de Madrid, de 15 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Reglamento Técnico de Desarrollo en Materia de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas y el Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para las personas con discapacidad;

f) sostenibilidad: la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible;

g) transportes terrestres urbanos, actualmente la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid;

h) patrimonio de las Administraciones Públicas, actualmente la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, de Patrimonio de las Administraciones Públicas;

i) protección de los usuarios de servicios, actualmente el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre y otras leyes complementarias.

2. Asimismo, se regirán por lo dispuesto en las correspondientes ordenanzas fiscales y de precios públicos todas aquellas cuestiones que se susciten en relación con los tributos y exacciones que hubieran de satisfacerse como consecuencia del régimen de usos de las vías y espacios urbanos que se regulan en esta Ordenanza.

Artículo 4. *Solicitudes y documentación*.

Para todos los procedimientos definidos en esta Ordenanza, la presentación de solicitudes o documentación asociada a las mismas ante el Ayuntamiento de Madrid se realizará obligatoriamente de modo electrónico para personas jurídicas y otras recogidas en el apartado 2 del artículo 14 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Igualmente, en los términos del artículo 28.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, el Ayuntamiento de Madrid recabará electrónicamente los documentos que hayan de presentar las personas interesadas y que hayan sido elaborados por otras Administraciones a través de sus redes corporativas o mediante consulta a las plataformas de intermediación de datos u otros sistemas electrónicos habilitados al efecto.

TÍTULO PRIMERO

Normas generales, seguridad vial, regulación y control

CAPÍTULO I

Obligaciones generales

Artículo 5. *Convivencia en las vías y espacios públicos.*

Las personas usuarias de las vías y espacios públicos deberán respetar la convivencia con el resto y velar por su seguridad, con especial consideración hacia el peatón o en su defecto a quien emplee el vehículo que ofrezca menos protección a sus ocupantes, así como hacia el transporte público.

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, la disposición transitoria 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.

Modificado artículo 6 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

Artículo 7. *Responsabilidad por incumplimiento*.

La responsabilidad por las infracciones cometidas contra lo dispuesto en la presente Ordenanza se determinará conforme a la legislación en materia de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial, seguridad ciudadana, protección del medio ambiente, transporte, patrimonio de las Administraciones Públicas y el resto de legislación que en cada supuesto resulte de aplicación.

Artículo 8. *Responsabilidad por daños*.

1. Las personas usuarias de las vías públicas y espacios públicos y de cualquier tipo de vehículos son responsables de los daños que ocasionen a las señales reguladoras de la circulación, al mobiliario urbano y a cualquier otro elemento de la vía o espacio público y a cualquier bien de las Administraciones Públicas, a las que indemnizarán sin perjuicio de la exigencia de otras responsabilidades en que hubieran incurrido y de la obligación de poner en conocimiento de agentes de la autoridad los daños causados.

2. Las personas usuarias serán igualmente responsables de los daños que ocasionen a otras, a los vehículos y a otros bienes de titularidad privada.

CAPÍTULO II
Seguridad vial

Artículo 9. *Plan de seguridad vial.*

Al objeto de prevenir los accidentes, proteger la vida, la salud y la integridad física de las personas usuarias de las vías y espacios públicos, conduzcan, sean peatones o formen parte del pasaje, con independencia del tipo de vehículo que utilicen para el transporte, la Junta de Gobierno aprobará con la periodicidad plurianual que determine, a propuesta del órgano competente en materia de policía municipal, el plan municipal de seguridad vial, que potenciará la prevención y la educación vial.

Artículo 10. *Colectivos especialmente protegidos.*

10.1. Se protegerá especialmente a las personas menores de edad, a las de edad avanzada, a las personas dependientes, a las personas con discapacidad y a las personas con movilidad reducida, y se adoptarán en particular medidas de protección en cuanto al diseño viario, la señalización y el control de la disciplina viaria en los espacios

y vías que éstas utilicen en torno a guarderías, colegios, centros de mayores, hospitales, centros de salud y otros servicios utilizados especialmente por las mismas.

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.

Añadido artículo 10.2 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

Artículo 11. *Enclaves de concentración de accidentes*.

La Policía Municipal analizará los accidentes y elaborará estudios, estadísticas y mapas de la siniestralidad urbana destinados a identificar los enclaves de concentración de accidentes, e igualmente propondrá, previo informe de los órganos competentes, las medidas correctoras que resulten oportunas.

Artículo 12. *Retirada de obstáculos.*

Los servicios municipales competentes en cada caso -en particular, los responsables de la gestión, explotación y conservación de la M-30 para tal vía- retirarán de la vía pública los obstáculos, objetos y señales que, depositados o instalados sin la autorización correspondiente, se encuentren en la misma, imputando los correspondientes costes de tal intervención a quien fuera causante.

CAPÍTULO III

Regulación. Vigilancia personal y automatizada

Artículo 13. *Medios automatizados de gestión de la circulación.*

1. El Ayuntamiento de Madrid empleará medios tecnológicos tanto para recabar información en tiempo real del tránsito peatonal y la circulación de todo tipo de vehículos como para gestionar la movilidad urbana de forma más segura, eficiente, sostenible e inteligente.

2. El Centro de Gestión de la Movilidad (CGM) instrumenta el control tecnológico de los paneles informativos, las cámaras, las espiras, los sensores y otros elementos técnicos y funcionalidades que permita el desarrollo de la ciencia y la tecnología.

Artículo 14. *Vigilancia de la circulación y el estacionamiento.*

1. Corresponderá a los Agentes de la Policía Municipal y a los Agentes de Movilidad vigilar, en su condición de agentes de la autoridad y en las condiciones establecidas en la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, el cumplimiento de la normativa sectorial legal y reglamentaria vigente y de la señalización viaria, regular el tráfico mediante sus indicaciones y señales y formular las denuncias que procedan por las infracciones que se cometan contra lo dispuesto en la presente Ordenanza, la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y demás normativa complementaria, conforme a las disposiciones que dicten los órganos y las autoridades con competencias en materia de tráfico.

2. Por razones de seguridad ciudadana, cuando se produzcan situaciones de emergencia o circunstancias especiales que así lo requieran, la Policía Municipal podrá, para garantizar la seguridad de las personas y con la colaboración del cuerpo de Agentes de Movilidad exclusivamente en lo relativo a las funciones de señalización, ordenación y dirección del tráfico, modificar eventualmente la ordenación existente en aquellos lugares donde se produzcan grandes concentraciones de personas o vehículos, instalar, sustituir, o retirar provisionalmente las señales que fueren

necesarias, así como adoptar las oportunas medidas preventivas, incluida la retirada de vehículos, aun cuando se hallaren debidamente estacionados.

Artículo 15. *Medios técnicos de vigilancia de la circulación y el estacionamiento.*

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.

2. Las imágenes, y en su caso vídeos, captados por estos medios se emplearán como medio probatorio en la denuncia, automatizada o personal, de las infracciones.

3. Se informará de la ubicación de los medios fijos mediante señalización y en la web municipal. Los medios móviles, por su propia naturaleza, no requieren de señalización, sin perjuicio de la posibilidad de utilizar paneles de mensajería variable u otros medios para informar sobre zonas donde estos controles se produzcan con frecuencia.

Modificado artículo 15.1 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

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) Los sistemas automatizados de control de Madrid Zona de Bajas Emisiones y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, para el control de cumplimiento de la normativa de tráfico, circulación y seguridad vial, y del resto de normativa determinada en el artículo 15.1 atendiendo a los específicos medios técnicos de control empleados.

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.

Modificado artículo 16 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

TÍTULO SEGUNDO
Ordenación y señalización

CAPÍTULO I
Normas generales

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.

Modificado artículo 17 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

Artículo 18. *Masa o dimensión.*

Se prohíbe la circulación de los vehículos cuya masa o dimensión supere la establecida en la señalización fija establecida al efecto por razón de la infraestructura viaria.

Artículo 19. *Señalización en ámbitos delimitados.*

Con carácter general, las señales preceptivas colocadas en los accesos a M-30, a Madrid Zona de Bajas Emisiones, a las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica, al Área de Estacionamiento Regulado, a las Zonas 30 y a otros ámbitos u ordenaciones permanentes o temporales rigen para la totalidad de tales ámbitos, excepto cuando exista una señalización específica para un tramo o vía en su interior.

Modificado artículo 19 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

Artículo 20. *Zonas y vías peatonales.*

1. Cuando existan razones de seguridad vial -con especial consideración hacia los colectivos especialmente protegidos señalados en el artículo 10- e intensidad de tránsito peatonal, protección de la convivencia ciudadana y de los espacios públicos, reducción del nivel sonoro y de emisiones contaminantes, fomento de los modos sostenibles de movilidad o promoción económica de la zona que aconsejen reservar total o parcialmente una vía pública como zona o vía peatonal, la Junta de Gobierno o el órgano en que delegue podrá prohibir o limitar la circulación y el estacionamiento de vehículos, previa la señalización oportuna y la publicación del correspondiente anuncio en el Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid y en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid.

2. Las prohibiciones o limitaciones impuestas no afectarán a los siguientes vehículos:

a) Los destinados a la prestación de servicios de extinción de incendios, protección civil, salvamento, policial y Agentes de Movilidad, ambulancias y sanitarios, servicios funerarios, grúa municipal, Servicio de arrendamiento público de bicicletas de titularidad municipal, limpieza y recogida de residuos, asistencia domiciliaria, control de la edificación y otros servicios municipales que hayan de atender necesidades en la vía pública o de las personas, entrega de medicamentos a oficinas de farmacia ubicadas en la propia vía o zona peatonal y en general los que sean precisos para la prestación de los servicios públicos, cuando circulen en prestación de un servicio de tal carácter y estén debidamente rotulados.

b) Los que realicen labores de carga y descarga siempre que se encuentren realizando tales operaciones, en los días y horarios que determine la señalización y no superen el peso máximo autorizado que determine la señalización.

c) Los que accedan o salgan de un garaje situado en la zona o de una zona de estacionamiento autorizado dentro de la vía peatonal.

d) Los que recojan o lleven enfermos o personas de movilidad reducida a un inmueble de la zona.

e) Los de transporte público regular de viajeros, tanto de uso general como especial, así como los de asistencia a la operación de tales servicios.

f) Los que dispongan de tarjeta para personas con movilidad reducida y tengan origen o destino en la zona restringida.

g) Los que trasladen a los huéspedes de hoteles situados dentro de la zona.

h) Los que cuenten con autorización municipal para realización de mudanzas.

3. En los accesos a las vías declaradas peatonales podrán colocarse elementos de protección de la calzada, siempre que se respeten las condiciones de accesibilidad peatonal, el acceso a la propiedad y el paso de vehículos de urgencia.

4. Excepcionalmente y previa solicitud, se podrá autorizar el acceso, circulación y estacionamiento de vehículos en dichas zonas, en los casos en que quede debidamente justificada la necesidad de realizarlo por concurrir alguno de los siguientes supuestos:

a) La celebración de acontecimientos sociales, culturales o deportivos.

b) Cuando por el solicitante se justifique la imposibilidad logística de efectuar el transporte en camión de inferior tonelaje y en horario diferente a los indicados en la señalización correspondiente, y ello no produzca una grave afección a la movilidad general o particular de la zona.

c) Cuando, por imposición de licencia o autorización o cumplimiento de norma general, se establezcan horarios concretos de realización de actividades vinculados necesariamente a la circulación de vehículos de tonelaje superior al de libre circulación.

5. La solicitud de autorización habrá de presentarse con una antelación mínima de 10 días hábiles a la fecha prevista de acceso.

CAPÍTULO II

Ordenaciones permanentes

Suprimido título sección 1.ª (libro I, título segundo, capítulo II) por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

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.

Modificado artículo 21 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

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. Las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica se identificarán y delimitarán mediante la señalización fija de Zona de Bajas Emisiones del catálogo viario estatal, y en su defecto hasta su aprobación, mediante la señalización específica establecida en los anexos III y IV respectivamente.

6. La concesión de todo permiso de acceso y circulación por las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica se somete al obligado cumplimiento de:

a) Con carácter general, los requisitos establecidos en los artículos 21, 25, 35, 195, las disposiciones transitorias primera y segunda y el anexo II. El incumplimiento de cualquiera de estos requisitos impedirá el acceso y circulación por las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

b) Para acceder a la ZBEDEP Distrito Centro, los requisitos específicamente establecidos en los artículos 22 y 23, la disposición transitoria tercera y el anexo III.

c) Para acceder a la ZBEDEP Plaza Elíptica, los requisitos específicamente establecidos en los artículos 22, 24 y el anexo IV.

7. En el momento en que un vehículo excepcionado con base en los apartados d), e) y f) del artículo 23.3, el artículo 24.3 c) o el artículo 22.9, de la prohibición de acceso y circulación de una concreta ZBEDEP, Distrito Centro o Plaza Elíptica, deje de cumplir cualquiera de los requisitos en virtud de los cuales resultaba beneficiado de dicha excepción, le será de aplicación la prohibición de acceso y circulación establecida, respectivamente, en los artículos 23.3 b) y 24.3 b).

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. El control de accesos de vehículos a las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica se realizará por agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico, o mediante medios técnicos automatizados del artículo 15.1 como cámaras dotadas de lector OCR instaladas en el perímetro de la respectiva ZBEDEP 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).

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.

Modificado artículo 22 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

Artículo 23. *Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro.*

1. El Plan de Calidad del Aire y Cambio Climático de la Ciudad de Madrid (Plan A), aprobado por Acuerdo de 21 de septiembre de 2017 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, prevé la creación de un área central en la ciudad en la que se adopten progresivamente incentivos y restricciones que promuevan la protección de la salud humana y del medio ambiente urbano mediante la disminución de la contaminación atmosférica y acústica, mejoren la calidad de vida de las personas, favorezcan el tránsito peatonal e incentiven el uso del transporte colectivo y de vehículos de bajas emisiones, para lograr su transformación en una zona de menores emisiones contaminantes que favorezca un efecto catalizador positivo sobre la calidad del aire de toda la ciudad.

En desarrollo de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 dicha área se configura como la ZBEDEP denominada Distrito Centro, que tiene como finalidad la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la disminución de los efectos negativos del tráfico motorizado.

2. La ZBEDEP Distrito Centro queda delimitada por las siguientes vías: calle Alberto Aguilera, glorieta de Ruiz Jiménez, calle Carranza, glorieta de Bilbao, calle Sagasta, plaza de Alonso Martínez, calle Génova, plaza de Colón, paseo de Recoletos, plaza de Cibeles, paseo del Prado, plaza de Cánovas del Castillo, plaza del Emperador Carlos V, ronda de Atocha, ronda de Valencia, glorieta de Embajadores, ronda de Toledo, glorieta de la Puerta de Toledo, ronda de Segovia, cuesta de la Vega, calle Mayor, calle Bailén, plaza de España, (lateral continuación de la cuesta de San Vicente), calle Princesa y calle Serrano Jover.

3. La ZBEDEP Distrito Centro se rige por los siguientes criterios de acceso y funcionamiento, que se aplicarán conforme a las normas de gestión establecidas en el artículo 22 y en el anexo III:

a) Se permite la libre circulación de vehículos en todas las calles que componen el perímetro de la ZBEDEP, así como en las calles o tramos de las mismas que se detallan en el anexo III.

b) Se prohíbe acceder al interior de la ZBEDEP Distrito Centro exclusivamente para atravesarla, excepto a los vehículos expresamente autorizados para ello en los apartados 3 d), 3 e), 3 f) y en el artículo 22.9.

c) La circulación y el estacionamiento en superficie de vehículos en las calles situadas en el interior del perímetro de la ZBEDEP Distrito Centro se regula conforme a la combinación de dos criterios: la clasificación de los vehículos por su potencial contaminante conforme al Reglamento General de Vehículos (en adelante, RGV) y la razón de acceso o circulación de dichos vehículos por la ZBEDEP Distrito Centro o la actividad a realizar en la ZBEDEP Distrito Centro.

A los vehículos que carezcan de clasificación ambiental por su potencial contaminante por no estar inscritos en el RV, como los vehículos con matrículas especiales del Estado (Ejército de Tierra, Ejército del Aire, Marina y Parque Móvil del Estado), matrículas del régimen diplomático (Cuerpo Diplomático, Cuerpo Consular y Organismos Internacionales), matrículas históricas o matrículas extranjeras se les aplicará las reglas correspondientes a la clasificación ambiental equivalente que resulte de la ficha técnica del mismo o documento equivalente.

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

1.º Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y los VMP.

2.º Los vehículos de los que dispongan las personas empadronadas en el ámbito territorial del Distrito Centro en régimen de propiedad, usufructo, "renting", "leasing", arrendamiento, retribución en especie o como vehículo de sustitución y de otras personas invitadas por éstas, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III.

3.º Los vehículos turismo que indiquen las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior del Distrito Centro o se desarrollen en los mercadillos municipales

situados en dicha ZBEDEP y los de las personas invitadas por éstos, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y a las normas de gestión del anexo III.

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

5.º Los vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1 a) y 9.1 b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los 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.

6.º Los vehículos de los servicios públicos esenciales, incluyendo los de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, Policía Municipal, Agentes de Movilidad, Fuerzas Armadas, así como los vehículos del resto de los servicios públicos esenciales, incluyendo los de extinción de incendios, protección civil y salvamento, ambulancias, otros servicios de emergencias y grúa municipal, así como los vehículos que utilicen los profesionales del servicio madrileño de salud de asistencia sanitaria domiciliaria en la ZBEDEP Distrito Centro y los profesionales de los equipos de trasplantes en los procesos de donación y trasplante de órganos, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III.

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

1.º Los vehículos de las Administraciones Públicas o sus contratistas que presten servicios públicos básicos como limpieza viaria, recogida de residuos, mantenimiento y conservación de vías públicas, zonas verdes, instalaciones, patrimonio municipal y otros servicios municipales en gestión tanto directa como indirecta.

2.º Los vehículos industriales debidamente rotulados e identificados de las empresas, y sus contratistas, que presten servicios de urgencias en la vía pública sobre suministro de agua, gas, electricidad o telecomunicaciones.

3.º Los vehículos de transporte público colectivo de viajeros regular de uso general y los autobuses que den servicio a los establecimientos o instituciones de la citada ZBEDEP Distrito Centro.

4.º Los vehículos autotaxi con clasificación ambiental B o C, en los términos establecidos en el artículo 195 y la disposición transitoria segunda.

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

6.º Los vehículos que dispongan de autorización del colectivo cualificado de titulares de vehículos comerciales e industriales del SER.

7.º Los vehículos, excluidos turismos y motocicletas, de empresas, sean éstas personas físicas o jurídicas, y de profesionales que presten servicios o entreguen o recojan suministros en la ZBEDEP Distrito Centro, en el horario

que establece el apartado 4 de la disposición transitoria tercera, y los del servicio de entrega de medicamentos a centros sanitarios y oficinas de farmacia de la ZBEDEP Distrito Centro y de recogida de residuos de las oficinas de farmacia ubicadas en la citada Zona, en el marco del sistema SIGRE.

8.º Las motocicletas, los ciclomotores, y los vehículos de tres ruedas asimilables a ciclomotores o a motocicletas con clasificación ambiental B o C en horario de siete a veintidós horas.

9.º Los vehículos que indiquen los propietarios de plazas de garajes particulares situadas en el interior de la ZBEDEP Distrito Centro.

10.º Los vehículos de las personas cesionarias del uso temporal o arrendatarias de media y larga duración de plazas de aparcamientos municipales para residentes situados en el interior de la ZBEDEP Distrito Centro.

11.º Los vehículos con clasificación ambiental C de autoescuelas ubicadas en la ZBEDEP Distrito Centro destinados a prácticas de conducción.

12.º Los vehículos que accedan a los talleres de reparación de vehículos ubicados en la ZBEDEP Distrito Centro.

13.º Los vehículos, necesarios para la realización de ocupaciones y actos en la vía pública, autorizados por el Ayuntamiento de Madrid.

14.º Los vehículos especiales encuadrados en alguna de las secciones de la clasificación por criterios de construcción del apartado B o de utilización del apartado C, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que se indican en el anexo III de esta ordenanza, en los términos regulados en la disposición transitoria tercera.

15.º Los vehículos y motocicletas que tengan reconocidas la condición de históricos por la DGT, si bien los vehículos históricos de menos de cincuenta años solo podrán estacionar en un aparcamiento de uso público o privado o reserva de estacionamiento de la ZBEDEP Distrito Centro, salvo que dispongan de alguno de los permisos regulados en este artículo. Se permitirá el aparcamiento en superficie a los vehículos de más de cincuenta años, así como las motocicletas que tengan la condición de históricas.

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

17.º Vehículos que accedan a la ZBEDEP Distrito Centro para dejar o recoger alumnos de educación infantil y primaria, así como a los alumnos de secundaria cuyas necesidades así lo exijan, en los términos previstos en las disposiciones transitorias primera y tercera.

18.º Vehículos de personas trabajadoras de establecimientos del interior de la ZBEDEP Distrito Centro con horario nocturno, cuando el horario de entrada o salida del lugar de trabajo esté comprendido entre las cero horas y las seis horas y treinta minutos.

f) Los restantes vehículos, siempre que dispongan de clasificación ambiental B y C podrán acceder a la ZBEDEP Distrito Centro únicamente para estacionar en un aparcamiento de uso público o privado, o reserva de estacionamiento situados en el interior de la citada ZBEDEP.

4. El acceso no permitido a la ZBEDEP Distrito Centro se sancionará como infracción leve de tráfico conforme a lo dispuesto en los artículos 18, 75 c), 80.1 y 81 de la LTSV.

Modificado artículo 23 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

Suprimido título sección 2.ª (libro I, título segundo, capítulo II) por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

Artículo 24. *Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica*.

1. En desarrollo de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 se crea la ZBEDEP, denominada Plaza Elíptica, para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la mejora de la calidad del aire y la disminución de los efectos negativos del tráfico motorizado.

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

3. La ZBEDEP Plaza Elíptica se rige por los siguientes criterios de acceso y funcionamiento que se aplicarán conforme a las normas de gestión establecidas en el artículo 22 y en el anexo IV:

a) Se permite la libre circulación de vehículos en todas las calles que componen el perímetro de la ZBEDEP.

b) Se prohíbe a los vehículos con clasificación ambiental A el acceso y la circulación por el interior del espacio delimitado por el artículo 24.2, incluyendo el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

c) Se exceptúan de la prohibición de acceso y circulación establecida en el artículo 24.3 b), exclusivamente durante los periodos de aplicación transitoria de la prohibición de acceso y circulación de Madrid ZBE del artículo 21 regulados en el apartado 2 de la disposición transitoria primera, los siguientes vehículos:

1.º Los vehículos de los que ya dispongan a 1 de abril de 2021, en régimen de propiedad o usufructo, las personas empadronadas en los barrios de Abrantes, Opañel y Comillas del Distrito de Carabanchel y en los barrios de Moscardó y Zofío del Distrito de Usera, así como los que, con posterioridad a dicha fecha, adquieran éstas a título de herencia por fallecimiento de su titular, podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024.

2.º Los vehículos turismo que indiquen las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior de la ZBEDEP Plaza Elíptica o se desarrollen en los mercadillos municipales ubicados en dicha ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024.

3.º Los vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1 a) y 9.1 b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad.

4.º Los vehículos de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, Policía Municipal, Agentes de Movilidad y Fuerzas Armadas, así como los vehículos del resto de los servicios públicos esenciales, incluyendo los de extinción de incendios, protección civil y salvamento, ambulancias, otros servicios de emergencias y grúa municipal, cuando el prestador del servicio justifique la imposibilidad de prestar el servicio con otro tipo de vehículo, bien porque le vincule

un contrato durante su vigencia, o bien porque no exista ese tipo de vehículo de las categorías CERO emisiones, ECO, C o B, podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024.

5.º Los vehículos de los servicios públicos básicos cuando el prestador del servicio justifique la imposibilidad de prestar el servicio con otro tipo de vehículo, bien porque le vincule un contrato durante su vigencia, o bien porque no exista ese tipo de vehículo de las categorías CERO emisiones, ECO, C o B, podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024.

6º. Los vehículos especiales encuadrados en alguna de las secciones de la clasificación por criterios de construcción del apartado B o de utilización del apartado C del anexo II del RGV detalladas en el anexo IV, cuando no exista ese tipo de vehículo de las categorías CERO emisiones, ECO, C o B, podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024.

7.º Los vehículos que accedan a la ZBEDEP Plaza Elíptica para dejar o recoger alumnos de educación infantil y primaria en un centro situado en el interior de dicha ZBEDEP, así como a los alumnos de secundaria cuyas necesidades así lo exijan, podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, salvo aquellos vehículos que se vean afectados por el apartado 2 b) de la disposición transitoria primera que podrán hacerlo exclusivamente hasta el 31 de diciembre de 2023.

8.º Los vehículos con MMA superior a tres mil quinientos kilogramos cuyo destino de viaje sea el interior de Plaza Elíptica podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024.

9.º Los vehículos de MMA superior a tres mil quinientos kilogramos de transporte público colectivo de viajeros regular de uso general y los autobuses que den servicio a los establecimientos o instituciones situadas en la ZBEDEP Plaza Elíptica, podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024.

10.º A partir del 1 de enero de 2025 solo podrán acceder a la ZBEDEP Plaza Elíptica los vehículos contemplados en el apartado 2 e) de la disposición transitoria primera.

d) Se permite la libre circulación de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y de los VMP en todas las calles que componen el perímetro de la ZBEDEP.

4. El acceso no permitido a la ZBEDEP Plaza Elíptica se sancionará como infracción leve de tráfico conforme a lo dispuesto en los artículos 18, 75 c), 80.1 y 81 de la LTSV.

Modificado artículo 24 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

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.

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, 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.

5. 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.

6. 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.

7. 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.

8. 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.

9. 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.

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, 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.

Modificado artículo 25 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

CAPÍTULO III

Ordenaciones temporales o provisionales

SECCIÓN 1.ª OCUPACIONES DE LAS VÍAS URBANAS CON VEHÍCULOS

Artículo 26. *Definición.*

A los efectos de esta Ordenanza se entenderá por ocupación la habilitación temporal de una parte de la vía, banda de estacionamiento o espacio público, delimitada temporalmente mediante el empleo de elementos de señalización o balizamiento de carácter provisional, para la realización de trabajos, obras, actividades o la prestación de servicios.

Artículo 27. *Régimen jurídico.*

1. Las ocupaciones de las vías urbanas reguladas en esta Ordenanza requerirán autorización del órgano competente, previa la correspondiente solicitud de los interesados en los términos establecidos en esta Ordenanza.

2. De manera no exhaustiva, podrán otorgarse autorizaciones de ocupación de las vías urbanas para la realización de trabajos, obras, actividades o la prestación de servicios que se relacionan a continuación:

a) Rodajes y reportajes fotográficos, regulados específicamente en el Título segundo del Libro III.

b) Mudanzas, reguladas específicamente en el Título segundo del Libro III.

c) La realización de trabajos relacionados con la ejecución de obra civil y de edificación, incluyendo las operaciones de carga-descarga y puesta en obra, siempre que no puedan efectuarse en el interior del recinto acotado de la obra.

d) La realización de trabajos o prestación de servicios determinados tales como saneamiento, limpieza o carga y descarga de mercancías que no estén contemplados expresamente en otros apartados de la presente Ordenanza.

e) La realización por máquinas de servicios automotrices de trabajos de elevación de cargas relacionados con obras prestación de servicios determinados, siempre y cuando se trate de la realización de trabajos cuya naturaleza esté ligada a una actuación concreta, puntual y muy determinada en el tiempo, y siempre que no puedan efectuarse en el interior del recinto acotado de la obra.

f) El desarrollo de campañas sociales, sanitarias, asistenciales, educativas, turísticas, o de cualquier otra naturaleza, con el objeto de fomentar una determinada actividad o de prestar un servicio que tengan interés social.

3. Las autorizaciones de ocupación de las vías urbanas se concederán exclusivamente a efectos de la utilización del dominio público, sin perjuicio de aquellas otras autorizaciones, permisos o licencias que fueren precisas para la realización de las actividades o la prestación de los servicios correspondientes y sin que en ningún caso amparen la realización o prestación de los mismos.

4. Las ocupaciones del dominio público en las inmediaciones de monumentos histórico-artísticos, en zonas delimitadas con algún tipo de protección ambiental como las ZPAE, en los lugares de afluencia masiva de peatones y vehículos y en los que pueda existir algún riesgo o peligro para el tráfico rodado o peatonal en general, se autorizarán o denegarán atendiendo en cada caso a las circunstancias constatadas en los informes técnicos correspondientes que en todo caso tendrán en cuenta los pasos para peatones, accesos y salidas de locales de pública concurrencia, paradas de transporte público, vados y visibilidad de las señales de tráfico, entre otros.

5. La autorización otorgada obliga a sus titulares a realizar las actuaciones y recursos paliativos determinados en la misma, incluyendo las que pudieran tener que realizarse fuera del ámbito estricto de la zona de ocupación autorizada, en relación con las consecuencias de la ocupación -señalización (incluida la correspondiente a paradas de la Red Básica de Transporte o a estaciones de bicicleta pública), prevención medioambiental, medios de vigilancia del tráfico rodado o tránsito peatonal u otros que han de ponerse a disposición del Ayuntamiento -, a mantener en perfecto estado de salubridad e higiene la zona autorizada, y a reponer el pavimento y los desperfectos ocasionados a consecuencia de la ocupación o actividad desarrollada.

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.

7. Las autorizaciones de ocupaciones reguladas en este Capítulo se ajustarán a las condiciones generales reguladas en la legislación sobre patrimonio de las Administraciones Públicas y a aquellas otras específicas propias de la naturaleza de la ocupación y podrán ser revocadas unilateralmente por la Administración Municipal en cualquier momento por razones de interés público, sin generar derecho a indemnización alguna a favor de su titular, 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.

8. Las autorizaciones se extinguirán cuando se incumplan las condiciones establecidas en la presente Ordenanza o en la autorización conferida al efecto, o bien por la falta de pago de la Tasa por Utilización privativa o aprovechamiento especial del Dominio Público Local, cuando proceda su abono.

Modificado artículo 27.6 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

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.

Modificado artículo 28 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

Artículo 29. *Procedimiento.*

1. En las ocupaciones, el procedimiento se iniciará con la presentación ante el Ayuntamiento de Madrid, en el formato y a través del sistema que éste establezca, de la correspondiente solicitud, acompañada de la documentación indicada en el siguiente artículo.

2. Los servicios municipales examinarán la solicitud y la documentación aportada y, en su caso, requerirán al interesado para que en un plazo de diez días subsane la falta o acompañe la documentación preceptiva, con indicación de que si así no lo hiciera se le tendrá por desistido de su petición, previa resolución que deberá ser dictada en los términos previstos en el artículo 21 de la Ley 39/2005, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

3. Una vez completada la documentación, se emitirán, en su caso, los informes que correspondan, en base a los cuales se redactará la propuesta de resolución en alguno de los siguientes sentidos:

a) De desestimación.

b) De estimación, indicando, en su caso, los requisitos o medidas que deben adoptarse para su adecuado funcionamiento.

La solicitud de ocupación de vías urbanas con vehículos para la ejecución de obras de reformas, rehabilitación o nueva planta se realizará, con carácter general, dentro de la solicitud de licencia de obras, orden de ejecución o acto administrativo que autorice las mismas.

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.

Modificado artículo 30 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

Artículo 31. *Resolución.*

En los procedimientos para la autorización de las ocupaciones, la autorización deberá contener una mención expresa del titular de la ocupación, de su localización exacta, de su dimensión, de la duración, días, horarios y plazo de validez que, en su caso, se establezcan, de las actuaciones y recursos paliativos exigidos al titular en relación con las consecuencias de la ocupación y de las demás condiciones en las que debe realizarse el aprovechamiento del dominio público. El silencio administrativo tendrá efectos denegatorios en los términos fijados por la legislación estatal.

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.

Modificado artículo 32 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

Artículo 33. *Disposiciones técnicas*.

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

Las ocupaciones destinadas a campañas sociales, sanitarias, asistenciales, educativas, turísticas o similares se autorizarán con carácter general en zonas peatonales, parques o jardines o, de modo preferente, en zonas de estacionamiento permitido en línea.

b) Dimensión de la ocupación. La zona a ocupar vendrá determinada por las necesidades de los trabajos a realizar y por las condiciones concretas del lugar en el que la misma se va a desarrollar.

Para la determinación del espacio a ocupar, se utilizará como medida el metro cuadrado, a razón de longitud por anchura a ocupar efectivamente.

c) Limitaciones diarias y horarias.

i) Cuando la ocupación afecte a las zonas de estacionamiento permitido, la autorización se concederá, con carácter general, limitada a los días que expresamente se determinen entre las 8:00 y las 20:00 horas, salvo que se acrediten circunstancias que justifiquen el establecimiento de otros días y horarios.

Cuando la ocupación afecte a un carril de circulación, perteneciente o no a la Red Básica de Transportes, o al carril bus, la autorización se concederá, con carácter general, limitada a los días laborables que expresamente se determinen, en horario de 9:30 a 14:30 horas y de 15:30 a 18:30 horas, salvo que se acrediten circunstancias que justifiquen el establecimiento de otros días y horarios.

No obstante, todas aquellas ocupaciones, con o sin corte de calle, que impliquen mayor afección al tráfico rodado se autorizarán, a ser posible, en sábados, domingos o festivos.

ii) Cuando se trate de obras de edificación, la autorización de ocupación en carril de circulación o carril bus se concederá por el tiempo imprescindible para la realización de las labores de carga y descarga de materiales para la obra y puesta en obra, de forma no continua con una duración no superior a una hora y a intervalos, entre corte y corte, de al menos 45 minutos, salvo que la naturaleza de los trabajos a desarrollar, tales como las labores de hormigonado, o, la concurrencia de razones de movilidad o medioambientales justifiquen otros plazos de duración.

La autorización de labores de carga y descarga en obras en calles o zonas peatonales se limitará a los horarios de carga y descarga que con carácter general se hayan establecido en las mismas, si bien se podrá otorgar con carácter excepcional autorización para realizar determinadas labores cuya duración exceda de dichos horarios.

iii) Con carácter general, las ocupaciones con máquinas de servicio automotrices se autorizarán de acuerdo con los siguientes criterios:

a) Cuando se trate de ocupaciones destinados a la prestación de servicios se autorizarán en días laborables y preferentemente en horario nocturno.

b) Cuando se trate de ocupaciones para el montaje y desmontaje de grúas torre, se concederán en sábados, domingos o festivos, en horario diurno.

c) Cuando se trate de ocupaciones que deriven de proyectos de obra civil o de edificación se concederán con la duración y para los días y horarios que la naturaleza de los trabajos a desarrollar requiera.

No obstante lo anterior, podrán concederse en otros días y horarios cuando concurran razones de seguridad vial, movilidad o medioambientales.

Cuando la naturaleza de los trabajos de elevación de cargas requiera una duración superior se fijarán aquellos días y horarios en que causen menos perjuicios o perturbaciones a la circulación.

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.

Modificado artículo 34 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

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

Modificado título de la Sección 2.ª (libro I, título segundo, capítulo III) por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

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.

Modificado artículo 35 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

SECCIÓN 3.ª OTRAS MEDIDAS ESPECÍFICAS DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO DE CARÁCTER TEMPORAL

Artículo 36. *Ocupaciones, ordenación y señalización de las vías urbanas por otras actuaciones en las mismas.*

Con carácter general se establecen las siguientes limitaciones:

a) La realización de pruebas deportivas en la vía pública requiere autorización previa del Ayuntamiento de Madrid cuando discurran íntegra y exclusivamente por vías y espacios públicos de su término municipal. La autorización municipal determinará las condiciones de su realización en cuanto a horario, itinerario y medidas de seguridad.

En el supuesto de que las pruebas discurran en todo o en parte por travesías de la ciudad de Madrid requerirán la autorización de la Administración competente, salvo que éstas tengan la consideración de vías urbanas.

b) La instalación de contenedores y sacos de residuos de construcción y demolición en la vía pública se sujetará a lo establecido en la normativa municipal correspondiente.

Con excepción de las retiradas de contenedores ordenadas por los servicios municipales y ejecutadas con medios propios, las operaciones específicas de instalación, retirada, cambio o sustitución de estos contenedores y sacos solo podrán realizarse en días laborables, en el periodo comprendido entre las 08:00 y las 22:00 horas de lunes a viernes y entre las 09:00 y las 21:00 los sábados.

No obstante lo anterior, en la Red Básica de Transportes, estas operaciones no podrán efectuarse los días laborables en el periodo comprendido entre las 08:00 y las 10:00 horas y en el periodo entre las 18:30 y las 20:30.

Cuando sea imprescindible cortar momentáneamente la circulación para efectuar la instalación o retirada de los contenedores, se dispondrá, en el punto de la calle donde exista la posibilidad de desvío, una señal portátil tipo S-15 a (calzada sin salida) con un cartel complementario con la inscripción "Tráfico interrumpido por movimiento de contenedores: máximo diez minutos". Tanto la señal como el cartel deberán ser reflectantes y llevarán en su

reverso una inscripción con el nombre de la empresa de contenedores. En cualquier caso se tomarán las medidas oportunas para reducir, en la mayor medida posible, el tiempo de la operación por debajo del máximo de los diez minutos establecidos.

CAPÍTULO IV

Señalización

Artículo 37. *Señalización de las reservas de estacionamiento.*

Todas las reservas de estacionamiento deberán estar identificadas mediante la utilización de la correspondiente señalización, de acuerdo con los siguientes criterios:

a) Las reservas de estacionamiento se identificarán mediante el empleo de la señalización vertical fija que corresponda, de las previstas en la normativa estatal de aplicación, pudiendo establecerse mediante panel complementario aquellas limitaciones horarias o por tipo de vehículo a que, en su caso, pueda estar sujeta la reserva.

Fuera del horario indicado en la señalización, no existirá limitación temporal en la utilización del espacio reservado, salvo las que, en su caso, procedan, por tratarse de zonas de afección del Servicio de Estacionamiento Regulado o de cualquier otro tipo de limitación, de acuerdo con la señalización existente, provisional o definitiva, por la existencia de obras en la vía pública o por la celebración de eventos culturales, deportivos, recreativos u otros de naturaleza análoga.

b) Las señales identificativas de las reservas de estacionamiento que hayan de ser objeto de modificación o supresión como consecuencia de ocupaciones autorizadas en las mismas serán suministradas, instaladas, conservadas y retiradas por cuenta del titular de la autorización de la ocupación, debiendo reponerlas a su costa, a su estado originario o lugar que designe los servicios municipales, una vez finalizada la ocupación.

c) Con carácter general, no está permitida la identificación del espacio reservado mediante el empleo de señalización horizontal, conos, bolardos, hitos, balizas o cualquier otro elemento de protección o señalización, salvo las excepciones expresamente previstas en la presente Ordenanza o en la normativa aplicable en cada caso y mediante el empleo de los elementos de señalización normalizados por los servicios municipales.

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 metros 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.

Modificado artículo 38 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

TÍTULO TERCERO
Paradas y estacionamientos

CAPÍTULO I
Paradas

Artículo 39. *Régimen general.*

El régimen general aplicable a las paradas en el término municipal de Madrid, será el establecido en la normativa estatal, sin perjuicio de las especialidades contenidas en el presente capítulo.

Artículo 40. *Autotaxis y arrendamiento de vehículos de turismo con conductor.*

1. Los autotaxis esperarán viajeros en los situados debidamente señalizados y, en su defecto, con estricta sujeción a las normas que con carácter general se establecen en la presente Ordenanza para regular las paradas y estacionamientos.

2. Los autotaxis podrán realizar paradas en los carriles bus por los que estén autorizados a circular, por el tiempo que sea imprescindible para la subida y bajada de quienes utilicen sus servicios y el acomodo de bultos y equipaje en condiciones de seguridad, que no deberá superar el plazo de dos minutos, sin que puedan realizar parada en carril bus con el fin de esperar dentro del mismo al cliente.

3. Los vehículos turismo de arrendamiento con conductor no podrán realizar parada en carril bus con el fin de esperar dentro del mismo al cliente.

Artículo 41. *Autobuses.*

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.

2. La parada y el estacionamiento de los autobuses de servicios discrecionales y turísticos podrá realizarse en las reservas del Sistema de Estacionamiento de Autobuses Turísticos y Discrecionales (SEA Madrid).

3. Se prohíbe expresamente la recogida de viajeros fuera de las paradas autorizadas de las rutas de transporte regular de uso especial, escolar y de menores que cuenten con las mismas.

4. Se prohíbe a los autobuses de servicios discrecionales realizar paradas sobre carriles reservados, salvo autorización expresa recogida en su caso en la señalización correspondiente.

Modificado artículo 41.1 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

Artículo 42. *Suministro farmacéutico, prensa y otros*.

1. Los vehículos encargados de realizar el suministro de productos farmacéuticos y de laboratorio a farmacias podrán realizar paradas durante el tiempo mínimo imprescindible para garantizar su abastecimiento.

2. Los vehículos encargados de realizar el reparto y suministro de prensa a quioscos ubicados en espacios públicos podrán realizar paradas durante el tiempo mínimo imprescindible para garantizar su abastecimiento, pudiendo limitarse el horario autorizado por el órgano competente en función de su afección sobre el transporte público regular de uso general.

3. Los vehículos adscritos al Servicio de arrendamiento público de bicicletas de titularidad municipal encargados de realizar el mantenimiento de estaciones y suministro de bicicletas ubicadas en espacios públicos podrán realizar paradas durante el tiempo mínimo imprescindible para realizar su labor.

4. Mediante resolución del órgano competente en materia de circulación del Ayuntamiento de Madrid se podrán establecer los requisitos necesarios para acreditar que los vehículos a los que se refieren los apartados anteriores se destinan a la finalidad indicada en los mismos, así como los medios de identificación visual empleados a tal efecto.

Artículo 43. *Prohibiciones*.

Se prohíben las paradas en los casos, lugares y supuestos contemplados en la normativa general de aplicación y, además, en los siguientes:

1. En todos aquellos lugares en los que así lo establezca la señalización existente.

2. Cuando se obstaculice el acceso a edificios, locales o recintos destinados a espectáculos o actos públicos, en las horas de celebración de los mismos, y las salidas de urgencia debidamente señalizadas.

3. En toda la M-30 y sus accesos.

4. En las vías de acceso y salida a los intercambiadores de transporte.

5. En los puntos de parada de la Red Básica de Transporte.

6. En medio de la calzada, salvo que esté expresamente autorizado.

7. A la misma altura que otro vehículo parado junto a la acera contraria, si impide o dificulta la circulación de otros vehículos.

8. En los carriles o parte de las vías reservados exclusivamente para la circulación o para el servicio de determinados usuarios.

9. En zonas habilitadas para el estacionamiento de bicicletas públicas de alquiler o bicicletas privadas.

10. Junto a reservas de estacionamiento para autotaxis.

CAPÍTULO II

Estacionamiento en la vía pública

Artículo 44. *Definiciones.*

Tendrá la consideración de estacionamiento toda inmovilización de un vehículo que no sea parada, siempre que la misma no sea motivada por imperativos de la circulación o haya sido ordenada por los agentes de la Policía Municipal o Agentes de Movilidad.

Se denomina estacionamiento en línea, fila o cordón aquel en el que los vehículos se sitúan uno detrás de otro. Se denomina estacionamiento en batería aquél en el que los vehículos se sitúan uno al lateral del otro. Se denomina estacionamiento en semibatería aquel en el que los vehículos se sitúan uno al lateral del otro marcando un ángulo de 45 grados con la dirección de la vía.

Artículo 45. *Ubicación.*

En las vías de doble sentido de circulación, el estacionamiento, cuando no estuviera prohibido, se efectuará en el lado derecho del sentido de marcha. En las vías de un solo sentido de circulación, y siempre que no hubiera señalización en contrario, el estacionamiento se efectuará a ambos lados de la calzada, siempre que se deje una anchura para la circulación no inferior a la de un carril de 3 metros, o de 3,5 metros donde circulen autobuses de servicios de transporte colectivo regular de uso general. Salvo señalización en contrario, el aparcamiento se efectuará en línea, fila o cordón.

Artículo 46. *Realización.*

1. El estacionamiento deberá realizarse de tal manera que el vehículo no obstaculice la circulación ni constituya un riesgo para el resto de quienes usen la vía, cuidando especialmente la colocación del mismo y que la distancia con el borde de la calzada sea la menor posible.

Cuando el espacio destinado a estacionamiento esté delimitado en el pavimento, deberá estacionarse dentro del área marcada.

El estacionamiento se efectuará de forma tal que permita la ejecución de las maniobras de entrada y salida y permita la mejor utilización del espacio restante para otras personas.

2. Quien conduzca deberá apagar el motor desde el inicio del estacionamiento, aun cuando permanezca en el interior del vehículo.

Quedan excluidos de esta obligación, si bien se recomienda su aplicación siempre que sea posible, los siguientes vehículos:

a) Los que cuenten con categoría 0 EMISIONES de clasificación ambiental.

b) Los destinados a la prestación de asistencia socio-sanitaria y los pertenecientes a Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado, Policía Municipal, Agentes de Movilidad y de Bomberos y Grúa Municipal.

c) Los vehículos de transporte público de viajeros exclusivamente entre el 1 de mayo y el 30 de septiembre.

3. El incumplimiento de la obligación contenida en el apartado anterior se considerará infracción leve y se sancionará con multa de hasta 100 €, de acuerdo con lo previsto en la normativa estatal de aplicación.

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 segundo del libro II, 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.

Modificado artículo 47 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

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.

5.º 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 segundo del libro II, 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.

e) 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 especifica para estos vehículos a menos de 100 metros.

Modificado artículo 48 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

CAPÍTULO III

El Servicio de Estacionamiento Regulado

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.

Modificado artículo 49 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

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.

Modificado artículo 50 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

Artículo 51. *Exclusiones a la limitación de la duración del estacionamiento.*

Quedan excluidos de la limitación de la duración del estacionamiento:

1. Los vehículos de dos y tres ruedas.

2. Los estacionados en zonas reservadas para su categoría o actividad.

3. Los vehículos autotaxi que estén en servicio, siempre que quien conduzca se encuentre presente o bien lo haya abandonado momentáneamente por las propias necesidades del servicio, a cuyos efectos se tendrán en cuenta las especiales características del servicio de autotaxis adaptados o eurotaxis.

Con carácter excepcional, cuando la Junta de Gobierno u órgano en quien delegue adopte las medidas de prohibición del estacionamiento por motivos de protección medioambiental, previstas en el artículo 35 de la presente Ordenanza, los vehículos citados en el párrafo anterior que se encuentren de servicio podrán estacionar y esperar viajeros sin limitación en las plazas azules del SER afectadas por tales medidas, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 40.1 de esta Ordenanza.

4. Los vehículos turismo de arrendamiento con conductor con servicio previamente contratado, siempre que el lugar de recogida o llegada del cliente se encuentre a menos de cien metros y quien conduzca se encuentre presente o bien lo haya abandonado momentáneamente por las propias necesidades del servicio, a cuyos efectos se tendrán en cuenta las especiales características del servicio cuando éste se preste con vehículos acondicionados para que pueda entrar y salir, así como viajar, una persona en su propia silla de ruedas.

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

6. Los vehículos que dispongan de la categoría 0 EMISIONES de clasificación ambiental.

7. Los vehículos de movilidad urbana.

8. Cualquier otro supuesto que establezca la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital.

Con independencia de la exclusión de la limitación de la duración de estacionamiento, el Ayuntamiento de Madrid podrá implantar sistemas electrónicos de validación de estacionamiento en estos casos.

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.

Modificado artículo 52 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

Rectificado error artículo 52.1 a) BO. Ayuntamiento de Madrid 26/12/2018 num. 8304 pag. 16.

Artículo 53. *Limitaciones para obtener la autorización de residente.*

La persona cesionaria o titular del derecho de uso de una Plaza de Aparcamiento de Residentes (PAR) de un aparcamiento municipal carecerá de la posibilidad de obtener autorización de estacionamiento como residente del SER cuando el aparcamiento se encuentre en su mismo barrio, salvo que acredite disponer de más de un vehículo a motor, en cuyo caso deberá designar el vehículo que asigne a la plaza o plazas municipales de aparcamiento de residentes de que disponga, pudiendo obtener autorización sobre los restantes vehículos conforme a los requisitos establecidos en el artículo 52.

Esta limitación no afectará a las personas que tengan cumplidos setenta años de edad en el momento de solicitud de la autorización de residente.

Si circunstancias extraordinarias imposibilitaran temporal o permanentemente la utilización de una Plaza de Aparcamiento de Residentes (PAR) de un aparcamiento municipal, el órgano gestor de las autorizaciones podrá resolver, de forma excepcional, previa acreditación de los requisitos exigidos en el artículo 52.1 de la presente Ordenanza, la concesión de autorizaciones del SER en el barrio correspondiente para los vehículos afectados.

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.

Modificado artículo 54 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

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.

Modificado artículo 55 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

Suprimido capítulo IV (libro I, título tercero) por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

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).

Añadido nuevo artículo 56 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

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.

Añadidonuevoartículo 57 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

Suprimido capítulo V (libro I, título tercero), por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

CAPÍTULO IV

Reservas

Añadido nuevo capítulo IV (libro I, título tercero), por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

SECCIÓN 1.ª NORMAS GENERALES

Artículo 58. *Definiciones.*

A los efectos de esta Ordenanza, se entenderá por reserva de estacionamiento: aquella parte de la vía o espacio público habilitada para la parada o estacionamiento de los vehículos autorizados, delimitada de forma permanente, mediante el empleo de la señalización fija establecida al efecto.

Las reservas de estacionamiento se ubicarán en zonas de estacionamiento permitido, en línea, en batería o en semibatería, y podrán incluir limitaciones horarias, especialmente en zonas de estacionamiento regulado.

No se consideran reservas de estacionamiento:

a) las zonas de seguridad por constituir prohibiciones específicas de estacionamiento,

b) las prohibiciones de parada o estacionamiento que se establezcan por razón de celebración de festividades, actos culturales, deportivos o recreativos.

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.

Añadido nuevo artículo 59 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

Artículo 60. *Régimen de establecimiento y utilización*.

1. Todas las reservas de estacionamiento requerirán, para su establecimiento, autorización del órgano competente. Las reservas de estacionamiento no dotacionales se autorizarán, en su caso, previa solicitud de la persona interesada.

2. Las reservas de carácter no dotacional en las que conforme a lo establecido en los artículos 89, 93, 97 y 101 de la presente Ordenanza, no esté permitido el estacionamiento de vehículos privados del personal al servicio de las entidades solicitantes, podrán ser revocadas cuando se acredite el incumplimiento de la citada condición mediante denuncia de agente de la autoridad.

3. El Ayuntamiento de Madrid podrá establecer reservas de estacionamiento de carácter dotacional de acuerdo con los criterios y condiciones específicas establecidas para cada una de ellas en la presente Ordenanza y demás normativa sectorial de aplicación.

4. Sin perjuicio de lo anterior, podrán establecerse a solicitud de quien tuviera interés reservas dotacionales de espacio a favor de vehículos para personas con movilidad reducida y para vehículos destinados al transporte regular de viajeros de uso especial. A estos efectos tendrán la condición de interesados, respectivamente, quienes fueran titulares de tarjeta de estacionamiento para persona con movilidad reducida y las entidades gestoras o prestadoras del transporte regular de viajeros de uso especial.

5. La utilización de las reservas de estacionamiento requerirá, en los casos expresamente previstos en la presente Ordenanza, de la correspondiente autorización para estacionar, denominada tarjeta de estacionamiento, documento sin el cual no se podrá hacer uso de las mismas aunque estén señalizadas.

6. Las reservas reguladas en esta Ordenanza tendrán carácter discrecional, y no generarán derecho subjetivo alguno a favor de su titular, debiendo considerarse las condiciones generales reguladas en la legislación sobre patrimonio de las Administraciones Públicas y aquellas otras especiales propias de la naturaleza de la reserva u ocupación.

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.

Añadido nuevo artículo 60 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

Artículo 61. *Régimen de extinción y revocación de las autorizaciones de estacionamiento.*

1. Las autorizaciones se extinguirán cuando se acredite el incumplimiento de las condiciones establecidas en la presente Ordenanza o en la autorización.

Asimismo, de conformidad con la legislación sobre patrimonio de las Administraciones Públicas, las autorizaciones se extinguirán por la falta de pago de la Tasa por Utilización Privativa o Aprovechamiento Especial del Dominio Público Local, cuando proceda su abono.

2. Las autorizaciones podrán revocarse en cualquier momento 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.

Artículo 62. *Inicio.*

En las reservas de estacionamiento de carácter no dotacional y en las reservas indicadas en el apartado cuarto del artículo 60 el procedimiento se iniciará con la presentación de la correspondiente solicitud, en el formato y a través del sistema que el Ayuntamiento de Madrid establezca, y preferentemente por vía electrónica, que determinará el lugar en el que se solicita el establecimiento de la reserva, con expresión exacta de la dirección.

Artículo 63. *Modificación y supresión.*

1. El órgano competente podrá acordar la modificación o supresión de las reservas cuando se adopten nuevos criterios de apreciación, concurran motivos de excepcional interés general debidamente justificado, se produzcan circunstancias de movilidad, fluidez del tráfico o seguridad vial que así lo justifiquen o se utilicen con fines distintos para los cuales fueron establecidas.

2. Los interesados en el establecimiento de reservas podrán solicitar, en cualquier momento, su modificación, ya sea su ampliación o reducción en la dimensión, número de plazas u horario, así como la supresión de la misma.

La solicitud de modificación se considerará a estos efectos como una nueva solicitud sujeta al procedimiento general descrito y acompañada, en su caso, de la documentación específica exigida para cada una de ellas en la presente Ordenanza.

Artículo 64. *Señalización de las reservas de estacionamiento.*

Todas las reservas de estacionamiento, tanto de carácter dotacional como no dotacional, y sin perjuicio de las particularidades establecidas en esta Ordenanza para algunas de ellas, deberán estar identificadas mediante la utilización de la correspondiente señalización, de acuerdo con los siguientes criterios:

a) Las reservas de estacionamiento se identificarán mediante el empleo de la señalización vertical fija que corresponda, de las previstas en el Reglamento General de Circulación, pudiendo establecerse mediante panel complementario aquellas limitaciones horarias o por tipo de vehículo a que, en su caso, pueda estar sujeta la reserva.

Fuera del horario indicado en la señalización, no existirá limitación horaria en la utilización del espacio reservado, salvo las que, en su caso, procedan, por tratarse de zonas de afección de estacionamiento regulado o de cualquier otro tipo de limitación, de acuerdo con la señalización existente, provisional o definitiva, por la existencia de obras en la vía pública o por la celebración de eventos culturales, deportivos, recreativos u otros de naturaleza análoga.

b) Las señales identificativas de las reservas de estacionamiento que hayan de ser objeto de modificación o supresión como consecuencia de ocupaciones autorizadas en las mismas serán suministradas, instaladas, conservadas y retiradas por cuenta del titular de la autorización de la ocupación, debiendo reponerlas a su costa, a su estado originario o lugar que designen los servicios municipales, una vez finalizada la ocupación.

c) Con carácter general, no está permitida la identificación del espacio reservado mediante el empleo de señalización horizontal, conos, bolardos, hitos, balizas o cualquier otro elemento de protección o señalización, salvo las excepciones expresamente previstas en la presente Ordenanza o en la normativa aplicable en cada caso y mediante el empleo de los elementos normalizados por los servicios municipales.

SECCIÓN 2.ª RESERVAS DE CARÁCTER DOTACIONAL

Artículo 65. *Reservas de estacionamiento para personas con movilidad reducida.*

1. Las reservas de estacionamiento para vehículos de personas con movilidad reducida tienen por objeto facilitar la parada y el estacionamiento de vehículos, así como mejorar las condiciones de desplazamiento de estas personas en transporte privado, como una garantía de mejora de su movilidad.

2. Estas reservas no son de uso privativo, pudiendo ser utilizadas por cualquier persona que sea titular de una tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida expedida por la Administración competente.

3. Las zonas del núcleo urbano que tienen la condición de centro de actividad en virtud de lo dispuesto en el artículo 5 del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad se relacionan en el Anexo IV de la presente Ordenanza.

Artículo 66. *Procedimiento*.

1. Cuando quien solicite el establecimiento de la reserva de estacionamiento sea titular de una tarjeta de estacionamiento para persona con movilidad reducida, será necesaria la presentación, preferentemente electrónica, de la siguiente documentación:

a) Solicitud en la que se especificará la localización exacta con indicación de la calle y número, así como el número de plazas.

b) Plano de situación donde se indique el emplazamiento exacto.

c) Tarjeta de estacionamiento de la que sea titular, cuando no hubiera sido emitida por el Ayuntamiento de Madrid.

d) Cuando se solicite en un lugar próximo al centro de trabajo de la persona con movilidad reducida, declaración responsable de que el lugar donde solicita la reserva está próximo a su centro de trabajo y el horario laboral.

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

Artículo 67. *Disposiciones técnicas.*

1. En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para personas con movilidad reducida, 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. Estas reservas se dispondrán lo más cerca posible de los accesos peatonales o, en su caso, del inmueble de destino, considerando la dimensión, visibilidad, facilidad de maniobra y demás circunstancias

que concurran. Se intentará agrupar las reservas próximas y adosarlas a uno de los extremos de la banda de estacionamiento donde se vayan a ubicar las mismas.

b) Dimensión de la reserva. Las reservas tendrán las dimensiones que se especifica en la normativa técnica de aplicación.

c) Limitaciones horarias. Con carácter general, las reservas tendrán carácter permanente. No obstante lo anterior, podrán incluir limitaciones horarias cuando se establezcan en las proximidades del centro de trabajo del titular de la tarjeta de estacionamiento o se encuentren afectas al uso de un servicio público o actividad comercial.

2. Cualesquiera otras especificaciones técnicas relacionadas con la señalización, dimensión, diseño y trazado de los espacios de la vía pública reservados se regirán por lo dispuesto en la legislación sobre promoción de la accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas y demás normativa que resulte de aplicación.

Artículo 68. *Reservas para autotaxis.*

Las reservas de estacionamiento para autotaxis tienen por objeto habilitar en la vía pública espacios que faciliten la parada y el estacionamiento de tales vehículos a los exclusivos efectos de la espera de viajeros, conforme dispone la normativa reguladora de los servicios de transporte público urbano en automóviles de turismo de la Comunidad de Madrid.

Artículo 69. *Uso.*

Los vehículos autotaxi que cuenten con la preceptiva licencia municipal en vigor, podrán parar y estacionar en los espacios reservados al efecto, siempre que estén de servicio y con la persona que conduce presente en todo momento.

Artículo 70. *Procedimiento.*

El establecimiento de estas reservas se realizará, oídas las asociaciones representativas de personas titulares de licencias y de personas que utilizan el servicio, centrales sindicales y consumidores con implantación en el término municipal de Madrid, y se determinará el número máximo de vehículos que pueden concurrir simultáneamente en cada punto de parada y la forma en la que deben estacionar.

Artículo 71. *Señalización.*

Las reservas de estacionamiento para autotaxis serán objeto de identificación mediante la colocación de la señalización vertical correspondiente, sin perjuicio del empleo de aquellos otros elementos que por la Administración con competencias para la regulación de este tipo de transporte se determinen.

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.

Añadido nuevo artículo 72 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

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.

Añadido nuevo artículo 73 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

Artículo 74. *Procedimiento.*

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

En el caso de actuaciones urbanísticas en que se contemplen la instalación de este tipo de reservas como parte del estacionamiento dotacional de la zona, previamente a su implantación será necesario informe vinculante de los servicios competentes en materia de movilidad sobre su emplazamiento, dimensión y señalización.

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.

Añadido nuevo artículo 75 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

Artículo 76. *Señalización.*

1. La señalización vertical de estas reservas incluirá la señal S-17, con el pictograma de motocicleta.

2. 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.

Artículo 77. *Reservas para servicios de interés municipal.*

El objeto de estas reservas es habilitar espacios en la vía pública que faciliten la parada y el estacionamiento de los vehículos que, por razones de interés público y en beneficio general, se dedican al desarrollo de actividades y prestación de servicios de interés municipal, entendiéndose por tales las indicadas en el artículo siguiente.

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.

Añadido nuevo artículo 78 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

Artículo 79. *Disposiciones técnicas y señalización.*

En el establecimiento de estas reservas de estacionamiento, 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 número de plazas de estacionamiento destinadas a esta reserva se determinará en función de la naturaleza del servicio a prestar o de las necesidades de gestión e inspección del centro municipal.

b) Limitaciones horarias. La utilización de la reserva está sujeta a aquellas limitaciones temporales que vengan determinadas por la naturaleza de los servicios a prestar o por las necesidades del centro municipal.

Salvo en el caso de las destinadas a la ubicación de contenedores de residuos, el establecimiento de estas reservas de estacionamiento requerirá de la colocación de señalización vertical, sin perjuicio de señalización horizontal para facilitar su identificación.

Artículo 80. *Reservas para recarga de vehículos eléctricos.*

El objeto de estas reservas es facilitar el estacionamiento de vehículos eléctricos para la utilización de la infraestructura de recarga instalada en vía pública.

Artículo 81. *Uso.*

Estas reservas sólo podrán utilizarse por vehículos eléctricos (incluidos de rango extendido) e híbridos enchufables. El estacionamiento en estas reservas estará vinculado exclusivamente a la recarga eléctrica activa en un punto de recarga instalado en la vía pública. Dicha recarga estará limitada al tiempo máximo que determine la señalización vertical, que podrá igualmente especificar un determinado horario, ya sea fijo o bajo petición previa, de uso exclusivo para vehículos de servicio público.

Artículo 82. *Procedimiento.*

El establecimiento de estas reservas se efectuará en función de la localización de los puntos de recarga instalados en la vía pública y de la demanda, dotación y uso potencial, previo análisis de las circunstancias particulares de cada zona o emplazamiento concreto. Podrán habilitarse espacios exclusivos para la recarga de motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, y cuadriciclos.

Artículo 83. *Señalización.*

El establecimiento de las reservas de estacionamiento para recarga de vehículos eléctricos requerirá de la colocación de señalización vertical, sin perjuicio de señalización horizontal para facilitar su identificación.

Artículo 84. *Reservas para bicicleta*s.

Se entiende por aparcamiento para bicicletas el conjunto de elementos de señalización, protección y amarre que posibilita el estacionamiento de las mismas.

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.

Añadido nuevo artículo 85 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

Artículo 86. *Disposiciones técnicas. Emplazamiento.*

Las reservas de estacionamiento para bicicletas se dotarán de horquillas y se ubicarán prioritariamente en las bandas de aparcamiento de calzada y preferentemente en las configuradas en línea y debidamente protegidas del impacto y deterioro causados por el tráfico y el estacionamiento de los vehículos motorizados. Dentro de ellas se localizarán a ser posible en el extremo más cercano a la intersección de la banda de estacionamiento.

Se ubicarán lo más próximas posible al acceso y preferentemente a no más de 50 metros de estaciones e intercambiadores de transporte público, juntas de distrito, centros de salud, museos y centros culturales, instalaciones deportivas, colegios y centros educativos de todos los niveles, sedes de la administración central y local, parques y zonas verdes, equipamientos públicos de cualquier categoría, centros comerciales, de trabajo y de ocio.

Esta distancia podrá ampliarse a 75 metros para otros puntos de interés.

Se ubicarán preferentemente en lugares bien iluminados y donde se perciba una cierta seguridad o vigilancia, evitando las zonas muy poco transitadas.

No obstante en aquellas zonas de marcado carácter peatonal en las que no exista banda de estacionamiento que posibilite la instalación de aparcabicicletas en la proximidad del acceso de las mencionadas dotaciones y demás criterios considerados en el punto anterior, podrán ubicarse en aceras y Áreas estanciales de acuerdo con los siguientes criterios:

a) Se respetará siempre una banda mínima de circulación peatonal de 3 metros.

b) Se respetará el acceso a edificios dotacionales de importante afluencia pública, así como el tránsito en aceras con alta densidad peatonal, estableciéndose en estos casos la necesidad de otorgar un ancho libre de paso de 6 metros. Se ubicarán en la franja destinada a mobiliario urbano, fuera de la banda de ancho libre de paso y en general paralelas a la línea de bordillo con una separación al mismo una vez aparcada la bicicleta de 0, 50m.

c) Considerando el elemento con la bicicleta aparcada, se deberá dejar una distancia de 3 metros a las salidas de bocas de metro, zonas de parada de vehículos de transporte público, pasos de peatones, situados y otros puntos fijos de venta en la vía pública.

d) Se respetará una distancia mínima de 2 metros a los pavimentos tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público.

Se deberán garantizar las funciones y labores de mantenimiento de los distintos elementos del mobiliario urbano, así como respetar una distancia suficiente para posibilitar su adecuado uso de acuerdo con la naturaleza de cada uno. Asimismo se deberá garantizar la accesibilidad de vehículos y servicios de emergencias.

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.

Añadido nuevo artículo 87 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

Artículo 88. *Reservas para vehículos cero emisiones destinados a arrendamiento 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.

Añadido nuevo artículo 88 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

SECCIÓN 3.ª RESERVAS DE CARÁCTER NO DOTACIONAL

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.

Añadido nuevo artículo 89 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

Artículo 90. *Documentación.*

Para la tramitación de las autorizaciones de establecimiento de estas reservas de estacionamiento será necesario la presentación de la solicitud, en el formato y a través del sistema que el Ayuntamiento de Madrid establezca, adjuntando en todo caso al formulario que se determine imágenes o justificaciones electrónicas del resto de la documentación:

a) Solicitud en modelo oficial debidamente cumplimentada, en la que se especificará la localización exacta con indicación de la calle y número, dimensión expresada en metros lineales, número de plazas y horario de la reserva.

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

c) Plano de situación donde se indique el emplazamiento exacto.

d) Declaración responsable de que no dispone de espacio suficiente en el interior de la correspondiente sede para estacionamiento oficial.

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.

Añadido nuevo artículo 91 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

Artículo 92. *Uso.*

1. Los organismos públicos a quienes se otorgue la pertinente autorización de establecimiento serán los beneficiarios de las reservas de estacionamiento.

Una vez se autorice el establecimiento de la reserva, el organismo público deberá solicitar la tarjeta de estacionamiento mediante solicitud electrónica, en el formato y a través del sistema que el Ayuntamiento de Madrid establezca, dirigida al órgano competente y acompañando copia de la autorización de establecimiento.

La tarjeta de estacionamiento se expedirá a favor del titular de la autorización de establecimiento de la reserva, y, deberá ser colocada en el interior del vehículo, de forma totalmente visible.

2. Las reservas de estacionamiento sólo podrán ser utilizadas por los vehículos que cuenten con la correspondiente tarjeta de estacionamiento, documento sin el cual no podrá hacerse uso de la mencionada reserva, aunque esté señalizada.

Artículo 93. *Reservas para misiones diplomáticas, oficinas consulares y organizaciones internacionales.*

El objeto de estas reservas es habilitar en la vía pública espacios que faciliten, ante los respectivos organismos, la parada y el estacionamiento de vehículos pertenecientes a las Misiones Diplomáticas u Oficinas Consulares acreditadas en España y a las Organizaciones Internacionales, cuyas sedes respectivas se encuentren en el término municipal de Madrid, sin que en ningún caso pueda utilizarse por vehículos privados del personal al servicio de tales entidades.

Artículo 94. *Documentación.*

La solicitud de autorización de establecimiento de estas reservas o cualquier modificación que les afecte se tramitará exclusivamente ante el órgano municipal competente. En ella se especificará la localización exacta con indicación de la calle y número, dimensión expresada en metros lineales, número de plazas y horario de la reserva, debiendo remitirse, conjuntamente con la acreditación del pago de las tasas que, en su caso, corresponda abonar relacionadas con el documento administrativo autorizante, al órgano competente para su resolución.

Artículo 95. *Disposiciones técnicas.*

En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para una Misión Diplomática, Oficina Consular u Organización Internacional, 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 de la reserva. Estas reservas se ubicarán en zonas de estacionamiento permitido lo más cerca posible del centro oficial o residencial correspondiente.

b) Dimensión de la reserva. El espacio reservado no podrá exceder del equivalente a dos plazas, cuando se trate de las sedes de la Misión Diplomática, y, de una plaza cuando se trate de la residencia del Jefe de la Misión.

Tratándose de una Oficina Consular u Organismo Internacional el espacio reservado no podrá exceder de una plaza.

c) Limitaciones horarias. La utilización de estas reservas se autorizará, en todo caso, con carácter permanente, para todos los días de la semana.

Artículo 96. *Uso.*

1. La Misión Diplomática, Oficina Consular u Organismo Internacional a quien se otorgue la pertinente autorización de establecimiento será el beneficiario de la reserva de estacionamiento.

Una vez se autorice el establecimiento de la reserva, el organismo correspondiente deberá solicitar la tarjeta de estacionamiento mediante solicitud electrónica, en el formato y a través del sistema que el Ayuntamiento de Madrid establezca, dirigida al órgano competente y acompañando copia de la autorización de establecimiento.

La tarjeta de estacionamiento se expedirá a favor del titular de la autorización de establecimiento de la reserva, y, deberá ser colocada en el interior del vehículo, de forma totalmente visible.

2. Las reservas de estacionamiento solo podrán ser utilizadas por los vehículos que dispongan de placas de matrícula CD, CC u OI, y, que cuenten con la correspondiente tarjeta de estacionamiento, documento sin el cual no podrá hacerse uso de la mencionada reserva, aunque esté señalizada.

Artículo 97. *Reservas para centros sanitarios o asistenciales.*

El objeto de estas reservas es habilitar en la vía pública espacios que faciliten, ante los centros sanitarios o asistenciales, públicos o privados, la parada y el estacionamiento de los vehículos, del propio centro o ajenos al mismo, destinados a proporcionar el desplazamiento y traslado de pacientes, enfermos y personas asistidas, y, sin que en ningún caso pueda utilizarse por vehículos privados del personal al servicio de tales entidades o por vehículos privados de las personas que acuden a dichos centros o reciben asistencia en ellos.

Artículo 98. *Documentación.*

Podrán solicitar la autorización de estacionamiento los titulares de las actividades sanitarias o asistenciales. Para la tramitación de las autorizaciones de establecimiento de estas reservas de estacionamiento, el solicitante deberá presentar, en el formato y a través del sistema que el Ayuntamiento de Madrid establezca, la siguiente documentación:

a) Solicitud en modelo oficial debidamente cumplimentado, en la que se especificará la localización con indicación de la calle y número, dimensión expresada en metros lineales, número de plazas y horario de la reserva.

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

c) Plano de situación donde se indique el emplazamiento exacto.

d) Declaración, bajo su responsabilidad, de que conoce las condiciones de uso de estas reservas, especialmente la obligación de utilizarla exclusivamente con vehículos del propio centro o ajenos al mismo destinados a proporcionar el desplazamiento y traslado de pacientes, enfermos y personas asistidas y no por vehículos privados del personal al servicio de tales entidades ni por vehículos de las personas que acuden a dichos centros o reciben asistencia en ellos.

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.

Añadido nuevo artículo 99 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

Artículo 100. *Uso.*

Los centros sanitarios o asistenciales a quienes se otorgue la pertinente autorización de establecimiento serán los beneficiarios de las reservas de estacionamiento.

Una vez se autorice el establecimiento de la reserva, el centro sanitario o asistencial deberá solicitar la tarjeta de estacionamiento mediante escrito comunicado electrónicamente, en el formato y a través del sistema que

el Ayuntamiento de Madrid establezca, al órgano competente y acompañando copia de la autorización de establecimiento.

La tarjeta de estacionamiento se expedirá a favor del titular de la autorización de establecimiento de la reserva, y, deberá ser colocada en el interior del vehículo, de forma totalmente visible.

Las reservas de estacionamiento sólo podrán ser utilizadas por los vehículos que cuenten con la correspondiente tarjeta de estacionamiento, documento sin el cual no podrá hacerse uso de la mencionada reserva, aunque esté señalizada.

Artículo 101. *Reservas para establecimientos hoteleros.*

El objeto de estas reservas es habilitar espacios en la vía pública que faciliten, ante los establecimientos hoteleros, la parada y el estacionamiento de vehículos por el tiempo indispensable para las operaciones de subida y bajada de huéspedes, siempre que quien conduzca esté presente, y de vehículos comerciales e industriales para las operaciones de carga y descarga de mercancías al servicio de dicha actividad, sin que en ningún caso pueda utilizarse por vehículos privados del personal al servicio de tales entidades.

Artículo 102. *Documentación.*

Podrán solicitar la autorización de establecimiento los titulares de las actividades hoteleras para las que se necesite la reserva. Para la tramitación de las autorizaciones de establecimiento de estas reservas de estacionamiento, el solicitante deberá presentar, en el formato y a través del sistema que el Ayuntamiento de Madrid establezca, la siguiente documentación:

a) Solicitud en modelo oficial debidamente cumplimentada, en la que se especificará la localización exacta con indicación de la calle y número, dimensión expresada en metros lineales y número de plazas.

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

c) Plano de situación donde se indique el emplazamiento exacto.

d) Declaración, bajo su responsabilidad, de que conoce las condiciones de uso de estas reservas, especialmente la obligación de utilizarla exclusivamente con vehículos durante las operaciones de subida y bajada de viajeros, así como de carga y descarga de las mercancías al servicio del establecimiento.

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.

Añadido nuevo artículo 103 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

Artículo 104. *Uso.*

1. Los establecimientos hoteleros a quienes se otorgue la pertinente autorización de establecimiento serán los beneficiarios de las reservas de estacionamiento.

Una vez se autorice el establecimiento de la reserva, el establecimiento hotelero deberá solicitar la tarjeta de estacionamiento mediante escrito remitido electrónicamente, en el formato y a través del sistema que el Ayuntamiento de Madrid establezca, al órgano competente y acompañando copia de la autorización de establecimiento.

La tarjeta de estacionamiento se expedirá a favor del titular de la autorización de establecimiento de la reserva, y, deberá ser colocada en el interior del vehículo, de forma totalmente visible.

2. Las reservas de estacionamiento solo podrán ser utilizadas por los vehículos que cuenten con la correspondiente tarjeta de estacionamiento, documento sin el cual no podrá hacerse uso de la mencionada reserva, aunque esté señalizada.

3. En supuestos singulares, en las reservas de estacionamiento para la carga y descarga de mercancías podrá habilitarse su uso para la subida y bajada de viajeros ante establecimientos hoteleros, considerándose a estos efectos como reserva dotacional.

Artículo 105. *Reservas para centros o actividades singulares.*

El objeto de estas reservas es habilitar espacios en la vía pública que faciliten, la parada y el estacionamiento de vehículos en el entorno de los grandes recintos deportivos y culturales, como pueden ser estadios deportivos, plazas de toros y similares durante la celebración de espectáculos, así como de mercados u otros centros singulares.

Artículo 106. *Documentación*.

Podrán solicitar la autorización de establecimiento los titulares de los recintos para las que se necesite la reserva. Para la tramitación de las autorizaciones de establecimiento de estas reservas de estacionamiento, el solicitante deberá presentar, en el formato y a través del sistema que el Ayuntamiento de Madrid establezca, la siguiente documentación:

a) Solicitud en modelo oficial debidamente cumplimentada, en la que se especificará la localización exacta con indicación de la calle y número, dimensión expresada en metros lineales, número de plazas e indicación expresa de la imposibilidad de contar con espacio suficiente dentro de su recinto para la ubicación de estacionamiento suficiente.

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

c) Plano de situación donde se indique el emplazamiento exacto.

d) Declaración, bajo su responsabilidad, de que conoce las condiciones de uso de estas reservas, especialmente la obligación de utilizarla exclusivamente con vehículos acreditados mediante la tarjeta municipal que se expedirá al efecto.

Artículo 107. *Disposiciones técnicas.*

En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para centros y actividades singulares 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. Se habilitará conforme se establezca en los correspondientes informes técnicos que valorarán la afección a la movilidad y al estacionamiento de la zona en los días de espectáculo o funcionamiento.

b) Dimensión de la reserva. El espacio reservado se determinará en función de sus necesidades y la demanda de estacionamiento de la zona.

c) Limitaciones horarias. La utilización de estas reservas se limitará a los días y horas de celebración de espectáculo o funcionamiento que se indiquen expresamente en la señalización vertical correspondiente.

Artículo 108. *Uso.*

1. Los beneficiarios de las reservas de estacionamiento, una vez se autorice el establecimiento de la reserva, deberán solicitar electrónicamente, en el formato y a través del sistema que el Ayuntamiento de Madrid establezca, la tarjeta de estacionamiento mediante escrito dirigido al órgano competente del Ayuntamiento de Madrid y acompañando copia de la autorización de establecimiento.

La tarjeta de estacionamiento se expedirá a favor del titular de la autorización de establecimiento de la reserva, y, deberá ser colocada en el interior del vehículo, de forma totalmente visible.

2. Las reservas de estacionamiento solo podrán ser utilizadas por los vehículos que cuenten con la correspondiente tarjeta de estacionamiento, documento sin el cual no podrá hacerse uso de la mencionada reserva, aunque esté señalizada.

TÍTULO CUARTO

Aparcamientos

CAPÍTULO I

Normativa común aplicable a todos los aparcamientos municipales

Artículo 109. *Ámbito de aplicación y definiciones.*

1. La gestión de los aparcamientos de uso rotacional y de las plazas rotacionales de los aparcamientos mixtos en gestión directa, así como la de los aparcamientos rotacionales en gestión indirecta licitados a partir de la entrada en vigor de esta Ordenanza se regirá por lo previsto en la Ley 40/2002, de 14 de noviembre, reguladora del contrato de aparcamiento y por lo dispuesto en el Capítulo I y en la Sección 1.ª del Capítulo II del presente Título.

2. Las plazas que se destinen a uso rotacional en régimen disuasorio se regirán, además de por lo previsto en la citada Ley 40/2002, de 14 de noviembre, por lo dispuesto en el Capítulo I y en las Secciones 1ª y 2ª del Capítulo II del presente Título.

3. La gestión de los aparcamientos de uso rotacional y de las plazas rotacionales de los aparcamientos mixtos en gestión indirecta concesionados con anterioridad a la entrada en vigor de esta Ordenanza se regirá, además de por lo previsto en la Ley 40/2002, de 14 de noviembre, por el respectivo contrato de concesión de obra pública o servicio público y sus pliegos reguladores, por el resto de normativa aplicable y por las órdenes e instrucciones municipales adoptadas en ejercicio de sus potestades. Respecto de estos aparcamientos no resulta de aplicación el Título Cuarto del Libro I de esta Ordenanza, salvo que voluntariamente decidan acogerse a su regulación en los términos previstos en la Disposición adicional segunda.

4. Los aparcamientos de residentes en gestión directa mediante contratos de abono de media y larga duración se regirán por lo previsto en el Capítulo I, y en la Sección 1.ª del Capítulo III del presente Título de esta Ordenanza.

5. Los aparcamientos de residentes en gestión directa en régimen de cesión de uso concesionados con anterioridad a la entrada en vigor de esta Ordenanza se rigen por los pliegos reguladores del contrato de concesión de obra pública o servicio público si lo hubiera y exclusivamente en lo que no se oponga a sus respectivos pliegos y normas reguladoras, así como en defecto de pliegos particulares, se aplicará lo previsto en el Capítulo I y en la Sección 2.ª del Capítulo III del presente Título de esta Ordenanza.

6. Los aparcamientos de residentes en régimen de cesión de uso puestos en servicio en gestión directa municipal tras la entrada en vigor de esta Ordenanza se regirán por lo previsto en el Capítulo I y en la Sección 2.ª del Capítulo III del presente Título de esta Ordenanza, así como por las condiciones específicas de organización y funcionamiento que para cada respectivo aparcamiento apruebe la Junta de Gobierno.

7. Los aparcamientos de residentes en régimen de cesión de uso mediante gestión indirecta concesionados con anterioridad a la entrada en vigor de esta Ordenanza se rigen por el respectivo contrato de concesión de obra pública o servicio público y los pliegos reguladores de cada concreto aparcamiento, así como por los contratos privados de cesión de uso. Respecto de estos aparcamientos no resulta de aplicación el Título cuarto del Libro I de esta Ordenanza, salvo que voluntariamente decidan acogerse a su regulación en los términos previstos en la Disposición adicional segunda.

8. Cuando conforme a lo previsto en los apartados anteriores resulten de aplicación las normas de este Título, éstas obligarán tanto a los gestores de los aparcamientos como a las personas usuarias de los servicios o que se encontrasen en el interior de los aparcamientos, sus instalaciones y accesos.

9. A efectos de lo previsto en la presente Ordenanza se definen los siguientes conceptos:

a) Aparcamiento municipal: espacio de titularidad o gestión municipal bajo rasante, en superficie o en altura, cerrado perimetralmente, bajo cubierta o sin ella, destinado al estacionamiento de vehículos y en el que pueden prestarse otros servicios urbanísticamente compatibles.

b) Gestor del aparcamiento (en adelante "gestor"): sujeto encargado de gestionar, mantener, conservar y prestar los servicios del aparcamiento. Podrá ser una empresa pública municipal a la que el Ayuntamiento Pleno asigne la gestión directa, el concesionario del servicio o de la obra pública en los aparcamientos en gestión indirecta, o la comunidad de cesionarios a la que se hubiera transmitido expresa o tácitamente la concesión.

Artículo 110. *Usos*.

Los aparcamientos municipales se destinarán a uno o varios de los siguientes usos:

1. Residencial: para quienes residan en el área de influencia de la infraestructura, ya sea mediante cesión de uso o abono temporal.

2. Rotacional o público: por cualquier usuario que abone el precio por el servicio temporal prestado según la tarifa municipal aplicable. Puede gestionarse en régimen general, en régimen disuasorio vinculado al uso efectivo del transporte público colectivo, o mediante la combinación de ambas modalidades.

3. Mixto: cuando disponga de plazas residenciales y rotacionales, siendo deseable la separación funcional entre ambos usos conforme a la normativa urbanística.

Artículo 111. *Condiciones generales de uso.*

1. Las personas usuarias de los aparcamientos municipales cumplirán lo previsto en la presente Ordenanza y el resto de normativa que resulte de aplicación, respetarán las indicaciones del personal del gestor del aparcamiento y el régimen de prioridad circulatoria de los peatones sobre cualquier vehículo y de las bicicletas y vehículos de movilidad urbana sobre el resto de vehículos.

2. Los vehículos reglamentariamente obligados a disponer de matrícula se someterán a un sistema de control físico o telemático tanto en el acceso como en la salida, que podrá llevarse a cabo mediante resguardo, mando, llave, tarjeta, barrera automática conectada a un sistema de lectura o captación de matrículas y similares.

3. Dentro del aparcamiento y en sus accesos las personas usuarias deberán respetar estrictamente y por orden de prelación:

1.º) Las indicaciones que efectúen verbalmente los empleados del aparcamiento y la señalización circunstancial que instale el gestor del aparcamiento.

2.º) La señalización vertical del tráfico.

3.º) La señalización horizontal del tráfico.

4.º) La normativa estatal aplicable en materia de circulación.

5.º) Las normas de esta Ordenanza.

4. La velocidad máxima de circulación en el interior de los aparcamientos municipales y en sus rampas de acceso será de diez kilómetros por hora, que se limitará a cinco kilómetros por hora en las zonas así señalizadas con plazas accesibles para las personas con movilidad reducida o con espacios reservados para estacionar bicicletas o vehículos de movilidad urbana.

5. Los vehículos mantendrán encendido el alumbrado de cruce mientras circulen por el aparcamiento, desde su acceso hasta completar su correcto estacionamiento en la plaza correspondiente y posterior retirada del aparcamiento.

6. Se prohíben los adelantamientos en el interior de los aparcamientos, excepto cuando el vehículo esté detenido y pueda adelantarse en condiciones de seguridad vial.

7. No podrá circularse marcha atrás salvo en las maniobras de estacionamiento del vehículo y, con carácter excepcional en casos de absoluta necesidad en los términos previstos en el Reglamento General de Circulación.

8. Se prohíbe circular en punto muerto en el aparcamiento y servirse de la pendiente de las rampas para el arranque de vehículos.

9. Las calles de circulación, zonas peatonales y, en general, los elementos comunes del aparcamiento serán de uso generalizado y no podrán ser ocupados por vehículos o partes de los mismos, ni siquiera provisionalmente.

10. Los vehículos deberán estacionarse de forma correcta en las plazas destinadas para cada tipo de vehículo, dentro de las marcas viales que delimitan la respectiva plaza.

11. Cuando el vehículo esté aparcado, quien conduzca apagará el motor y dejará puesto el freno de mano. Cuando se disponga a salir permanecerá con el motor encendido el tiempo imprescindible para abandonar el aparcamiento.

12. Sin perjuicio de las actividades de micrologística, se prohíbe el almacenamiento, depósito y abandono de enseres u objetos tanto en las plazas de aparcamiento como en los vehículos en ellas estacionados que pudieran afectar a la seguridad y salud de las personas, así como a la seguridad, salubridad, estabilidad y estanquidad del aparcamiento

y los vehículos. El gestor del aparcamiento podrá retirar en cualquier momento aquellos bienes que generen riesgos para la salud y seguridad de las personas.

13. La persona usuaria de aquel vehículo que sufra una avería en el aparcamiento lo comunicará al gestor y cumplirá sus instrucciones para no entorpecer la normal circulación. El gestor podrá autorizar la entrada de asistencia técnica para su reparación y excepcionalmente el acceso de una grúa de dimensiones compatibles con el aparcamiento.

No podrán realizarse trabajos de reparación de chapa, pintura, tapicería, cristales o cualquier otro elemento que no sea imprescindible para que el vehículo pueda circular.

Artículo 112. *Derechos y obligaciones de los gestores*.

Sin perjuicio de lo establecido en el resto de normativa aplicable, los pliegos reguladores de la concesión en los aparcamientos en gestión indirecta vigentes en el momento de entrada en vigor de esta Ordenanza y las condiciones de organización y funcionamiento en los aparcamientos de gestión directa, el gestor del aparcamiento tiene los siguientes derechos y obligaciones:

1.º) Derechos:

1. Dictar instrucciones en el marco de la normativa vigente aplicable para garantizar las condiciones de seguridad, salubridad, circulación y prestación del servicio y adecuarlo a las circunstancias, e informar a quienes lo utilicen sobre el funcionamiento del aparcamiento, el uso de las instalaciones y las condiciones de prestación del servicio.

2. Recibir de quien lo utilice:

a) En las plazas rotacionales, el precio por la prestación del servicio de aparcamiento conforme a la tarifa o abono aplicable.

b) En las plazas de uso residencial: en la cesión de uso, el precio de la cesión y los gastos repercutibles; en los abonos residenciales, el precio del abono.

c) En cualquier plaza dotada de sistemas de recarga eléctrica, el precio del servicio.

d) En cualquier aparcamiento: el precio de los servicios asociados distintos del servicio principal de estacionamiento.

3. Limitar el acceso a determinadas plazas o modificar las condiciones de tráfico de forma justificada y con carácter temporal. Cuando esta limitación afecte a un número de plazas superior a 20 o a alguno de los accesos rodados o peatonales del aparcamiento deberá comunicarlo inmediatamente al órgano competente para que adopte las medidas de interés público que correspondan.

2.º) Obligaciones:

1. Prestar directamente el servicio en las condiciones establecidas en la presente Ordenanza y el resto de normativa aplicable de manera continuada e ininterrumpida las 24 horas del día todos los días del año, no pudiendo ceder su gestión a un tercero salvo en los supuestos previstos y por los procedimientos señalados en la normativa aplicable y previa autorización municipal del órgano competente en materia de aparcamientos municipales.

2. Suspender o limitar la prestación del servicio cuando así lo acordara expresa y motivadamente el órgano competente por razones de seguridad, seguridad vial, contaminación atmosférica u otras causas medioambientales urgentes, grave peligro, siniestro, ejecución de obras, mal funcionamiento de sistemas esenciales del aparcamiento para la prestación del servicio u otras causas justificadas de interés general.

3. Cumplir y velar por el cumplimiento de las obligaciones legales y reglamentarias vigentes en cada momento, de esta Ordenanza, los pliegos, condiciones de organización y funcionamiento, así como las instrucciones y órdenes que la Administración dicte en ejercicio de sus potestades, evitando la infracción activa u omisiva de las mismas.

4. Asumir cuantos gastos y costes genere la explotación, mantenimiento, conservación y adaptación del aparcamiento y la prestación del servicio, incluyendo cuantos tributos graven los bienes e instalaciones y la gestión de los servicios.

5. Velar por el cumplimiento de las condiciones técnicas de seguridad del aparcamiento y sus instalaciones, abstenerse de ejecutar obras o alteraciones que modifiquen los bienes o la prestación del servicio sin autorización expresa del Ayuntamiento de Madrid, así como elaborar y mantener actualizado el Plan de Autoprotección del aparcamiento en los términos establecidos en la Norma Básica de Autoprotección vigente.

6. Responder de los daños y perjuicios causados a terceros, así como al servicio público, al patrimonio municipal y al Ayuntamiento de Madrid por sus acciones y omisiones, incluyendo los causados por el personal, bienes y servicios que contrate, con absoluta indemnidad para el Ayuntamiento de Madrid salvo que la responsabilidad dimanara del cumplimiento de una orden directa y expresa de la Administración municipal.

7. Tener contratados y actualizados los seguros correspondientes a los aparcamientos y sus instalaciones así como los seguros de responsabilidad civil por los riesgos que puedan derivarse de la explotación de los aparcamientos y la gestión del servicio, debiendo entregar al órgano competente copia de las pólizas y los oportunos justificantes de pago antes del 31 de diciembre de cada año.

8. Mantener y conservar el aparcamiento con todas sus instalaciones, sistemas funcionales y servicios en perfecto estado de uso, conservación y ornato, adaptado a lo que en cada momento y según el progreso de la ciencia disponga la normativa técnica, medioambiental, de accesibilidad y eliminación de barreras y de seguridad de uso que resulte de aplicación.

9. Informar con carácter urgente al Ayuntamiento de Madrid de cualquier circunstancia que pudiera afectar a la estabilidad, seguridad, estanqueidad y salubridad de las instalaciones, especialmente de los sistemas de ventilación forzada, de prevención, detección y extinción de incendios y de evacuación en caso de riesgo.

10. Ejecutar a su costa la adecuación de la señalización interior y exterior del aparcamiento a la normativa municipal y otras aplicables, incluyendo en particular los requisitos específicos establecidos en la misma en materia de accesibilidad y según las indicaciones de los servicios técnicos municipales, requiriendo autorización administrativa previa para cualquier intervención o modificación de la misma.

11. Solicitar autorización previa y expresa al Ayuntamiento de Madrid respecto a cualquier modificación en la infraestructura que el gestor quiera o deba realizar por un importe superior al máximo establecido en la legislación de contratos del sector público para los contratos menores, así como para cualquier cambio relevante en la prestación del servicio.

12. Vigilar e impedir, adoptando las medidas oportunas, el estacionamiento indebido de vehículos en las zonas no específicamente habilitadas para ello y en plazas sobre las que se carezca del oportuno derecho a estacionar.

13. Remitir al Ayuntamiento de Madrid cuanta información de naturaleza jurídica, económica y técnica relacionada con el aparcamiento y la prestación del servicio le sea requerida dentro de los plazos y con la periodicidad fijados en el requerimiento.

14. Permitir a los agentes de la autoridad, a los servicios técnicos y a la grúa municipales el acceso en cualquier momento al aparcamiento para llevar a cabo sus funciones reglamentarias.

Artículo 113. *Derechos, obligaciones y prohibiciones de las personas usuarias.*

Sin perjuicio de lo establecido en el resto de normativa aplicable, los pliegos reguladores de la concesión en los aparcamientos en gestión indirecta y de las condiciones de organización y servicio en los aparcamientos de gestión directa, las personas usuarias de los aparcamientos municipales tienen los siguientes derechos y obligaciones y están sujetas a las siguientes prohibiciones:

1.º) Derechos:

1. Estacionar un único vehículo en la plaza de aparcamiento destinada a tal fin.

2. Acceder a las zonas comunes y disfrutar los servicios, principales y en su caso complementarios, conforme a las normas y condiciones específicas.

2.º) Obligaciones:

Toda persona usuaria o que se encontrara en el interior de un aparcamiento municipal está sujeta al cumplimiento de las siguientes obligaciones:

1. Cumplir la normativa vigente en cada momento, las señales de circulación interior y las instrucciones del gestor del aparcamiento, y asumir las responsabilidades de todo orden que se deriven de su incumplimiento.

2. Abonar el precio correspondiente al servicio recibido, asumiendo los costes, gastos y tributos que legal y contractualmente le correspondan.

3. Evitar ocasionar daños y perjuicios a otras personas y bienes e informar inmediatamente al gestor si los produjera.

4. Indemnizar los daños y perjuicios que ocasionara a personas, vehículos, bienes e instalaciones del aparcamiento, al servicio y al patrimonio municipal por dolo, culpa, negligencia o infracción de la normativa aplicable.

5. Depositar los residuos que genere en los contenedores instalados al efecto.

3.º) Prohibiciones:

En los aparcamientos municipales se prohíbe:

1. Estacionar vehículos cuyas características, peso, forma y tamaño no cumplan las limitaciones de la infraestructura. Con carácter general, y salvo autorización expresa, se prohíbe estacionar vehículos que superen los 3.500 kilogramos de masa máxima autorizada.

2. Estacionar excediendo del espacio señalizado, impedir o dificultar el normal uso de otras plazas o espacios del aparcamiento.

3. Estacionar simultáneamente más de un vehículo en una misma plaza sin autorización municipal expresa.

4. Realizar actividades comerciales, molestas, ruidosas, ofensivas, insalubres, peligrosas y nocivas en el aparcamiento.

5. Realizar labores de mantenimiento o reparación de los vehículos no expresamente autorizadas por el gestor del aparcamiento.

6. Depositar y abandonar objetos fuera del vehículo.

7. Tener bienes dentro de su vehículo que puedan suponer riesgos para la seguridad o salud de las personas.

8. Alterar la configuración de la plaza y la señalización del aparcamiento.

Artículo 114. *Personas con movilidad reducida.*

1. En las plazas accesibles destinadas a uso rotacional solo podrán estacionar quienes dispongan y acrediten hacer uso de la autorización administrativa especial para personas con movilidad reducida (TPMR) mediante su exhibición totalmente visible en el parabrisas del vehículo mientras éste permanezca estacionado.

2. En las plazas para residentes se reconoce a las personas que de igual manera acrediten disponer de la autorización administrativa especial para personas con movilidad reducida (TPMR) los siguientes derechos:

1.º) Acceso exclusivo: solo estas personas podrán contratar la cesión de uso, así como los abonos de residentes y de 24 horas sobre plazas accesibles.

En los aparcamientos que hubieran completado su capacidad y dispusieran de plazas accesibles libres el gestor podrá suscribir un contrato temporal de abono condicionado a su inmediata extinción si un residente PMR lo solicitara, en cuyo caso se resolvería el abono y se incluiría al anterior abonado en el primer puesto de la lista de espera por detrás de otros solicitantes PMR.

2.º) Prioridad para contratar sobre cualquier otra persona que solicitara una plaza de residentes, ya sea mediante abono o cesión de uso.

3.º) Una vez se le haya reconocido el derecho al abono o a la cesión de uso, prioridad para elegir la plaza de aparcamiento. Podrán elegir una plaza accesible o cualquier otra plaza.

3. El gestor del aparcamiento municipal deberá garantizar el respeto de estos derechos y denunciar ante la Policía Municipal las infracciones de estacionamiento irregular en las plazas accesibles para PMR.

4. Las asignaciones de plazas se revisarán si variaran las condiciones de movilidad de las personas. Al objeto de satisfacer la demanda de las personas con movilidad reducida el gestor del aparcamiento podrá:

a) Modificar las plazas asignadas a los abonados en los aparcamientos gestionados mediante abonos de media y larga duración.

b) Autorizar la permuta de plazas o la asignación de otra plaza que estuviera libre en los aparcamientos en régimen de cesión de uso.

5. La cesión del uso de una plaza accesible impedirá solicitar una reserva de PMR en vía pública y permitirá modificar la ubicación de la ya concedida para trasladarla a otro espacio en que fuera más necesaria.

Artículo 115. *Facultades de la Administración.*

1. El Ayuntamiento de Madrid podrá modificar libremente el régimen de circulación y estacionamiento en la zona de influencia del aparcamiento, sin que el gestor del aparcamiento tenga derecho a reclamación alguna.

2. Los agentes de la Autoridad podrán acceder en cualquier momento a los aparcamientos municipales en ejercicio de sus funciones, de oficio o a requerimiento del gestor del servicio, y podrán ordenar la retirada por la grúa municipal de los vehículos de su interior en los siguientes supuestos:

a) En cualquier momento por motivos de seguridad al amparo de la Ley Orgánica 4/2015, de 30 de marzo, de Protección de la Seguridad Ciudadana.

b) Cuando los vehículos interfirieran en la normal prestación del servicio o supusieran un riesgo para las personas, el resto de vehículos o el patrimonio municipal.

c) A solicitud razonada del gestor y previo informe favorable de los servicios técnicos competentes en aparcamientos, en los supuestos de desahucio administrativo de las plazas de uso residencial por ocupación del dominio público sin título jurídico válido o por morosidad en el pago de los gastos repercutibles de 3 meses consecutivos o alternos.

d) Cuando un vehículo esté estacionado en plazas accesibles y no exhiba la tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida o lo haga de forma que no se vean totalmente todos los datos de la tarjeta.

3. La Policía Municipal y los Agentes de Movilidad en el ejercicio de sus funciones denunciarán el estacionamiento en las plazas reservadas a personas con movilidad reducida (PMR) de aquellos vehículos que no muestren reglamentariamente la autorización especial habilitante y a quienes hicieran un uso irregular de aquella.

4. Por motivos de seguridad y seguridad vial, los servicios técnicos del Ayuntamiento de Madrid, de oficio o a instancia del gestor del aparcamiento, podrán autorizar el cierre de los accesos peatonales y de vehículos de los aparcamientos. La Administración y el gestor informarán a quienes lo utilizan de las condiciones y horarios del cierre de los accesos.

El gestor del aparcamiento garantizará que los accesos peatonales puedan utilizarse en todo momento como salida de emergencia.

Artículo 116. *Inspección técnica y de servicio.*

1. Corresponde a los servicios técnicos municipales el diseño y la ordenación de la circulación interior de los aparcamientos municipales y la normalización de la señalización que se emplee para ello.

2. Los servicios técnicos municipales podrán acceder en cualquier momento a los aparcamientos municipales en ejercicio de sus funciones, de oficio o a requerimiento del gestor del aparcamiento, para:

a) inspeccionar el estado de uso, mantenimiento y conservación del aparcamiento y de todas sus instalaciones;

b) inspeccionar las condiciones de seguridad del aparcamiento y sus instalaciones;

c) verificar el grado de ocupación del aparcamiento y su conformidad a los datos facilitados telemáticamente por el gestor del aparcamiento;

d) evaluar que la prestación del servicio y verificar que la ocupación de las plazas se realice conforme a esta Ordenanza, los pliegos reguladores y demás normativa aplicable;

e) recabar datos sobre la demanda, los ingresos, gastos y las cuentas del gestor del aparcamiento;

f) supervisar el cumplimiento de la normativa por el gestor del aparcamiento y que éste vela eficazmente por el cumplimiento de dicha normativa por quienes lo utilizan;

g) evaluar el grado de satisfacción de las personas usuarias con el servicio recibido;

h) cualquier otro aspecto relacionado con la gestión del servicio y la explotación del aparcamiento, sus instalaciones, bienes y servicios.

Al finalizar toda inspección se redactará la oportuna acta que suscribirán ambas partes.

3. El gestor del aparcamiento, sus empleados y en su caso contratistas entregarán inmediatamente a los servicios técnicos y agentes de la autoridad municipales toda la información, documentación, fotografías, planos, estudios, contratos y cualquier otra documentación que les requieran en el marco de lo dispuesto en esta ordenanza. Si el gestor justificara la necesidad de elaborar la información la Administración le concederá el plazo oportuno a estos efectos.

Asimismo prestarán cuanta colaboración les sea requerida motivadamente de forma escrita, o verbalmente en caso de urgencia, por las autoridades y los servicios técnicos competentes.

4. El Ayuntamiento de Madrid encomendará a un técnico facultativo competente la realización de las inspecciones técnicas periódicas reguladas en el artículo 169.1 de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid. Las labores de mantenimiento y conservación, preventivas y correctivas, del gestor del aparcamiento deberán asegurar el resultado favorable de las referidas inspecciones técnicas, así como la corrección de cuantas deficiencias se adviertan.

Artículo 117. *Abonos.*

El gestor de los aparcamientos municipales de uso residencial, mixto y rotacional incluyendo el régimen disuasorio, podrá contratar los siguientes tipos de abonos:

1. Las plazas sobre las que se contraten abonos se destinarán preferentemente a "Abonos para residentes" de 24 horas con reserva de plaza, para las personas físicas empadronadas en el área de influencia de los aparcamientos de residentes y mixtos y en el barrio en que esté ubicado los aparcamientos de uso rotacional.

2. "Abonos de movilidad sostenible" de 24 horas con reserva de plaza con empresas destinadas al arrendamiento tradicional y a corto plazo por horas para vehículos clasificados en el RGV de la DGT en las categorías "CERO" y "ECO" según su potencial contaminante. Estas plazas dispondrán de puntos de recarga eléctrica que podrá instalar la empresa abonada y que se integrarán en el patrimonio municipal una vez finalice el contrato de abono.

3. Asimismo podrán contratarse "abonos diurnos" y "nocturnos" sin reserva de plaza y "abonos de 24 horas con reserva de plaza", así como cualquier otro que el gestor establezca previa comunicación al órgano municipal competente cuya comercialización podrá limitar o prohibir motivadamente si atentara contra la calidad o viabilidad económica del servicio.

4. Solo los abonos de 24 horas dispondrán de reserva de una plaza específica durante el plazo contratado, se ubicarán en áreas concretas del aparcamiento y se señalizarán conforme a normativa municipal. El resto carecerán de reserva, sin perjuicio de la obligación del gestor de garantizar al abonado una plaza libre una vez acceda al interior del aparcamiento.

Artículo 118. *Recarga eléctrica.*

1. Se somete a autorización municipal la instalación de puntos de recarga eléctrica en las plazas de los aparcamientos municipales.

2. El Ayuntamiento de Madrid promoverá la creación de la "Red de recarga eléctrica" en plazas de los aparcamientos municipales rotacionales en gestión directa, que se regirá por las normas de organización y funcionamiento que apruebe la Junta de Gobierno. Los aparcamientos municipales en gestión indirecta que dispongan de plazas rotacionales podrán adherirse voluntariamente a dicha Red conforme a la Disposición Adicional Segunda.

3. En los aparcamientos de residentes en régimen de cesión de uso las personas cesionarias podrán, previa autorización municipal, instalar a su costa puntos de recarga, contratar con un gestor de carga el acceso y uso de la red así como el consumo energético.

Los costes de instalaciones, servicios y potencias contratadas comunes se compartirán entre las personas usuarias de la acometida, mientras que los costes individualizables se asumirán por las respectivas personas cesionarias.

Una vez finalizada la cesión de uso sobre la plaza de aparcamiento de residentes el sistema de recarga, sus instalaciones y sus bienes pasarán a titularidad del Ayuntamiento de Madrid, que podrá reclamar su desinstalación y retirada de residuos a costa de la persona cesionaria si el punto de recarga no estuviera en condiciones seguras de uso.

4. En las plazas rotacionales de los aparcamientos gestionadas mediante abonos que conlleven reserva de plaza y en los aparcamientos de residentes gestionados mediante contratos de media y larga duración el gestor del aparcamiento podrá modificar en cualquier momento las plazas para asignarlas a los abonados que dispongan de vehículos eléctricos a fin de adecuar la demanda de recarga eléctrica a la oferta de plazas disponible.

Artículo 119. *Estacionamiento de bicicletas y vehículos de movilidad urbana, servicios complementarios y accesorios.*

1. Estacionamiento de bicicletas y VMU:

El gestor de los siguientes aparcamientos podrá, siempre que cuente con las licencias, autorizaciones y seguros necesarios, contratar el arrendamiento de espacio para el estacionamiento de bicicletas y vehículos de movilidad urbana (VMU) de categorías A y B, y en aquellos casos en los que la infraestructura cumpla los requisitos técnicos vigentes VMU de las categorías C0, C1 y C2, así como el servicio de carga de estos vehículos y sus baterías, en los siguientes aparcamientos:

a) En los de uso residencial respecto de los vehículos de los cesionarios y abonados residentes.

b) En los de uso rotacional respecto de los usuarios rotacionales por horas o en régimen de abono con o sin reserva de plaza.

En ambos casos el arrendamiento no conllevará guardia ni custodia de los vehículos citados y sus elementos extraíbles, no alcanzando la responsabilidad del Ayuntamiento de Madrid ni, en su caso, la del gestor del servicio a la restitución o indemnización de los daños, hurtos y robos que pudieran sufrir estos vehículos y sus elementos extraíbles.

2. Servicios complementarios:

En los aparcamientos rotacionales, en los espacios destinados a uso rotacional de los aparcamientos de uso mixto y en los aparcamientos de residentes gestionados en régimen de abono, a solicitud razonada del gestor podrá autorizarse por el órgano competente, previo informe favorable de los servicios técnicos de las Administraciones Públicas competentes, la prestación de los siguientes servicios que se regirán por esta Ordenanza y las Condiciones de organización y funcionamiento que con carácter general o particular apruebe la Junta de Gobierno:

a) Lavado de vehículos y la reparación y sustitución de lunas de los automóviles;

b) Lavado y pequeña reparación de bicicletas y VMUs de tipo A y B;

c) Actividades e instalaciones vinculadas a la distribución urbana de mercancías, incluyendo la distribución activa micrologística y la entrega y recogida mediante buzones y consignas en espacios especialmente habilitados para ello. Solo podrán acceder vehículos de más de 3.500 kilogramos de MMA en las infraestructuras expresamente habilitadas.

d) Otras actividades y servicios previa autorización del órgano municipal competente.

3. Servicios accesorios:

En los aparcamientos municipales, a solicitud razonada del gestor podrá autorizarse por el órgano competente, previo informe favorable de los servicios técnicos competentes, la prestación de los siguientes servicios que se regirán por esta Ordenanza y las Condiciones de organización y funcionamiento que con carácter general o particular apruebe la Junta de Gobierno:

a) Instalación de soportes publicitarios que no afecten a la visibilidad y seguridad de quienes hagan uso del servicio, e impresión publicitaria en el reverso de los resguardos. Se prohíbe el reparto de publicidad en los vehículos. Cualquier contenido prohibido por la legislación sectorial deberá retirarse inmediatamente por el anunciante o gestor del aparcamiento a requerimiento municipal, con plena indemnidad para el Ayuntamiento de Madrid.

b) Instalación de máquinas expendedoras.

c) Otras actividades y servicios previa autorización del órgano municipal competente.

4. La prestación de todos los servicios contemplados en este artículo se hará a riesgo y ventura del gestor del aparcamiento en las condiciones que se establezca en la autorización municipal, que podrá imponer el pago de un canon anual al Ayuntamiento de Madrid de cuantía proporcional a los ingresos generados.

La autorización municipal exigirá el aseguramiento de los riesgos vinculados a tales servicios y la garantía de indemnidad del Ayuntamiento de Madrid por cualquier aspecto relacionado con dichos servicios.

CAPÍTULO II

Aparcamientos municipales de uso rotacional

SECCIÓN 1.ª RÉGIMEN GENERAL DE LOS APARCAMIENTOS ROTACIONALES

Artículo 120. *Condiciones específicas de uso.*

1. La distribución de las plazas rotacionales de los aparcamientos municipales y la situación de las instalaciones y servicios será la más adecuada para que las operaciones de entrada y salida, control y pago de los estacionamientos se efectúen con la mayor seguridad, comodidad y en el menor tiempo posible.

2. Las plazas rotacionales de los aparcamientos municipales dispondrán de sistemas automáticos de control de acceso y salida de los vehículos que garanticen que ningún vehículo pueda acceder al aparcamiento mientras su capacidad esté completa.

3. Los automóviles, motocicletas, bicicletas, vehículos de movilidad urbana y cualquier otro que conforme a esta Ordenanza deba circular por la calzada podrán acceder a los aparcamientos municipales de uso público cuando dispongan de plazas rotacionales libres adecuadas.

4. El acceso al aparcamiento exige la previa obtención física o telemática del resguardo correspondiente en el que figurará la fecha y hora en que se produce.

5. En los aparcamientos de uso mixto:

a) Quienes hagan uso rotacional no podrán estacionar en las plazas de uso residencial.

b) Se procurará, cuando resulte posible, que quienes hagan uso rotacional no puedan acceder al espacio reservado al uso residencial.

c) Las personas residentes podrán utilizar las plazas de rotación en las mismas condiciones que el resto de quienes hagan uso rotacional, debiendo abonar el precio del servicio.

6. Los pasillos de circulación interior rodados y peatonales tendrán la consideración de vía pública a efectos de sanción de los estacionamientos, conductas indebidas y retirada de vehículos abandonados.

7. Tras abonar el servicio, quien lo haya utilizado dispondrá de un plazo de 15 minutos para abandonar el aparcamiento. Superado éste, deberá abonar el servicio hasta su salida efectiva salvo que el retraso se deba a problemas técnicos, circulatorios u otra causa no imputable a tal persona.

8. Los vehículos averiados o abandonados abonarán el precio completo de permanencia en el aparcamiento hasta su retirada efectiva fuera de la infraestructura.

Artículo 121. *Derechos y obligaciones de las personas usuarias.*

1. Además de los derechos y obligaciones recogidos en los artículos 3 a 5 de la Ley 40/2002, de 14 de noviembre, Reguladora del Contrato de Aparcamiento, las personas usuarias de las plazas rotacionales municipales destinadas al estacionamiento de vehículos a motor tienen derecho a:

a) Una vez hayan accedido al aparcamiento, disponer en condiciones de seguridad del uso de una plaza para el estacionamiento de su vehículo.

b) Obtener física o telemáticamente un justificante o resguardo de acceso con expresión del día y hora de la entrada en el aparcamiento.

c) Los abonados dispondrán de un dispositivo personal de acceso salvo que el control de los accesos del aparcamiento se realice mediante lectura de matrícula vinculada a la gestión de las barreras.

d) Recibir un trato esmerado y educado del gestor del aparcamiento y su personal.

e) Presentar sugerencias y reclamaciones mediante los modelos reglamentarios.

2. Toda persona usuaria de las plazas rotacionales municipales está obligada a:

a) Abonar, antes de abandonar el aparcamiento, el importe correspondiente a la estancia de su vehículo calculado conforme a la tarifa vigente. Si al estacionar el vehículo ocupara más de una plaza por el tamaño, forma, incorrecta colocación de su vehículo u otro motivo, abonará el importe correspondiente a las plazas ocupadas o inutilizadas para el uso por otras personas.

b) Exhibir al gestor del aparcamiento el resguardo de acceso y el justificante de abono del servicio cuando le sea requerido y acreditar, en caso de extravío, su derecho sobre el vehículo para poder retirarlo.

c) Informar inmediatamente al gestor del aparcamiento y responder de cualquier daño personal o material causado, por acción u omisión, culpa o negligencia, a un tercero, a su vehículo, al inmueble e instalaciones del aparcamiento y al patrimonio municipal.

Artículo 122. *Derechos y obligaciones del gestor.*

1. El gestor del aparcamiento rotacional, sin perjuicio de los demás derechos recogidos en esta Ordenanza y demás normas de aplicación, prestará el servicio con arreglo al régimen jurídico aplicable, teniendo derecho a cobrar a quien reciba la prestación el importe por el servicio prestado conforme a la tarifa aprobada dentro del límite de la tarifa máxima municipal.

2. El gestor del aparcamiento rotacional está obligado a:

a) Admitir el uso y disfrute del servicio en condiciones de igualdad a quienes lo utilicen, salvo que su admisión implique peligro o molestia para las demás personas.

b) Destinar los recursos humanos y los medios personales necesarios para prestar el servicio conforme a las cartas de servicios y estándares de calidad municipales.

c) Mantener y conservar el aparcamiento en perfecto estado de uso, mantenimiento, conservación y ornato, adaptándolo a lo que en cada momento y según el progreso de la ciencia disponga la normativa técnica de seguridad, medioambiental, de accesibilidad y eliminación de barreras.

d) Establecer el precio del servicio dentro de la tarifa máxima municipal vigente.

e) Salvo los aparcamientos disuasorios, disponer las 24 horas del día de, al menos, una persona física encargada de la vigilancia o la atención a quienes lo utilicen y la evacuación del aparcamiento en caso de emergencia. En fechas de alta ocupación, como los periodos navideños y eventos que supongan gran afluencia de vehículos, deberán contar con los medios humanos que resulten necesarios para atender las necesidades del servicio.

f) Vigilar la infraestructura e instalaciones del aparcamiento, así como los vehículos estacionados en él.

g) Vigilar e impedir, adoptando las medidas oportunas, el estacionamiento en las plazas accesibles reservadas a personas con movilidad reducida por quienes no dispusieran e hicieran uso efectivo de las autorizaciones de PMR mediante su exhibición reglamentaria.

h) Informar, por cualquier medio que posibilite su conocimiento antes de contratar y de manera fácilmente perceptible, sobre los precios, horarios y las normas de uso y funcionamiento del aparcamiento.

i) Informar a solicitud de la Administración sobre cualquier aspecto material, funcional, jurídico o económico de la gestión del aparcamiento.

j) Informar telemáticamente y en tiempo real al Ayuntamiento de Madrid sobre el grado exacto de ocupación de las plazas de uso rotacional e informar de la facturación de los ingresos diarios derivados de tal actividad que se remitirán mensualmente a la Administración municipal.

k) En los aparcamientos ubicados en Zonas de Bajas Emisiones y otros espacios en los que se establezcan restricciones y prohibiciones circulatorias y/o de estacionamiento temporales y/o permanentes, informar telemáticamente al Ayuntamiento de Madrid de los vehículos que accedan al mismo, identificando su matrícula, hora de entrada y, si los sistemas técnicos implantados por el gestor así lo permitieran, también de salida del aparcamiento, y en su caso las características que sirvan para la identificación del vehículo.

l) En los aparcamientos de uso mixto, disponer de sistemas de señalización y control que eviten que los vehículos de rotación puedan acceder a las plazas de residentes.

m) Expedir y entregar a la persona usuaria factura simplificada del servicio o servicios prestados en papel, que podrá sustituirse por un documento electrónico de factura en aquellos servicios y abonos que se contraten electrónica o telemáticamente, incluyendo aplicaciones de dispositivos móviles, por usuarios fiscalmente identificados con los requisitos que establezca la normativa tributaria.

Artículo 123. *Retribución del servicio de aparcamiento rotacional municipal.*

1. El Ayuntamiento de Madrid aprobará anualmente, y publicará oficialmente y en su sitio web, las tarifas máximas aplicables a las plazas de uso rotacional de los aparcamientos municipales sin perjuicio de lo establecido en los correspondientes pliegos de concesión, de forma que:

a) Las tarifas máximas de las plazas rotacionales de los aparcamientos municipales en gestión directa se aprobarán anualmente para cada tipo de vehículo: automóviles, motocicletas, bicicletas, vehículos de movilidad urbana y en su caso autocaravanas. En la fijación de las tarifas podrán introducirse criterios de sostenibilidad medioambiental en función de la clasificación ambiental de los vehículos según su potencial contaminante.

b) Las tarifas de las plazas rotacionales de los aparcamientos en régimen disuasorio se rigen por lo previsto en el artículo 124 de esta Ordenanza.

c) Las tarifas máximas de estacionamiento de vehículos a motor aplicables a las plazas rotacionales de los aparcamientos en gestión indirecta que voluntariamente decidan asumir el cumplimiento de esta Ordenanza en los términos de su Disposición adicional segunda, se regirán por sus pliegos y normativa que resulte de aplicación.

2. El gestor del aparcamiento cobrará con exactitud el importe total por la prestación del servicio, impuestos incluidos, conforme a la tarifa específica sellada o la municipal vigente, y entregará el documento de factura reglamentaria.

3. El gestor del aparcamiento facilitará a las personas usuarias el abono del precio del servicio en metálico, con tarjeta bancaria, mediante aplicación móvil o a través de otras modalidades de acuerdo con los avances de la tecnología, y expondrá de modo claramente visible en las instalaciones, junto a cajeros o taquillas o en otras ubicaciones, el cartel de las tarifas sellado por el Ayuntamiento de Madrid y la normativa reguladora del servicio.

SECCIÓN 2.ª RÉGIMEN ESPECÍFICO DE LAS PLAZAS MUNICIPALES
DE APARCAMIENTO ROTACIONAL EN RÉGIMEN DISUASORIO

Artículo 124. *Aparcamientos municipales rotacionales en régimen disuasorio.*

1. El "uso rotacional disuasorio" es el destinado a que quien lo precise pueda estacionar su vehículo en un aparcamiento municipal rotacional de forma combinada con el uso efectivo de medios de transporte público colectivo de titularidad pública u otros modos sostenibles en función de su impacto medioambiental, económico y sobre la congestión del tráfico u otros factores.

2. El Ayuntamiento aprobará anualmente, y publicará oficialmente y en su sitio web, la tarifa máxima aplicable a cada aparcamiento disuasorio que podrá contemplar distintas bonificaciones, hasta el límite de la gratuidad del servicio, condicionadas al cumplimiento de los requisitos específicos que se aprueben con las tarifas para proteger la salud de las personas y mejorar la calidad del aire. El incumplimiento de cualquiera de los requisitos exigidos supone efectuar un uso rotacional general.

3. Las condiciones de organización y funcionamiento de cada aparcamiento disuasorio podrán contener medidas específicas para facilitar el estacionamiento nocturno por residentes empadronados en su área de afección y para impedir su uso por quienes trabajen en el entorno próximo.

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.

5. El gestor del aparcamiento podrá contratar "abonos de movilidad sostenible" de 24 horas conforme a lo previsto en el artículo 117.2 de esta Ordenanza. La instalación, mantenimiento y conservación, suministro y servicios de la instalación de recarga eléctrica será de cuenta del abonado, que la entregará al patrimonio municipal sin contraprestación y en perfecto estado de uso a la finalización del contrato.

Modificado artículo 124.4 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

CAPÍTULO III

Aparcamientos municipales de residentes

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

Modificado título de la sección 1.ª (libro I, título cuarto, capítulo III) por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

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 I, título cuarto, capítulos I y III, sección 1.ª.

Modificado artículo 125 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

Artículo 126. *Requisitos*.

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.

3. Con carácter excepcional, en los supuestos de destrucción parcial o total de un aparcamiento de residentes ya sea en régimen de cesión de uso o de abonos, graves problemas de funcionamiento o imposibilidad temporal o definitiva de su uso, podrá reconocerse a las personas cesionarias y abonadas del aparcamiento afectado la prioridad temporal de acceso a otro aparcamiento de residentes o rotacional en gestión directa municipal, siempre que sigan cumpliendo los requisitos exigidos para ser cesionario o abonado en el aparcamiento afectado.

Cuando la causa de la imposibilidad temporal de uso desapareciere, la persona afectada deberá optar por mantener la condición de cesionaria o abonada en uno de los aparcamientos.

En los supuestos de imposibilidad definitiva de uso, podrá reconocerse prioridad de acceso a los abonos de residentes en un aparcamiento cercano de próxima construcción durante los 5 años posteriores a la fecha en que

se extinguiera su derecho anterior sobre una plaza de aparcamiento municipal, siempre que cumplan los requisitos de residencia en el área de influencia del nuevo aparcamiento.

4. El gestor del aparcamiento admitirá en condiciones de igualdad a todas las personas que soliciten un abono de residentes siempre que cumplan los requisitos exigidos, dando cumplimiento a los principios de igualdad, publicidad, transparencia y concurrencia, sin perjuicio de los criterios de preferencia en la asignación de plazas recogidos en el apartado 1 de este artículo.

Modificado artículo 126.1 y 2 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

Artículo 127. *Solicitudes de abonos.*

1. Las personas interesadas presentarán su solicitud al gestor del aparcamiento municipal por escrito o telemáticamente a través del formulario establecido al efecto.

2. El sitio web municipal informará de las condiciones de comercialización con al menos 15 días de antelación a la fecha de comienzo del plazo inicial de presentación de solicitudes.

3. El gestor del aparcamiento publicará en su sitio web las condiciones de comercialización, el modelo de contrato de abono y la fecha en que se comenzará la fase inicial de presentación de solicitudes. Las solicitudes que se presenten con anterioridad a la fecha de inicio de la comercialización serán excluidas.

4. Las solicitudes contendrán los datos de identificación del peticionario (nombre y apellidos, DNI y domicilio), el modelo y matrícula del vehículo y el documento acreditativo de su condición, en los términos del artículo 126.1. La persona solicitante acreditará la residencia efectiva o podrá autorizar la consulta del padrón municipal de habitantes del Ayuntamiento de Madrid.

5. La presentación de la solicitud implica el conocimiento de las normas que regulan el aparcamiento y el consentimiento expreso de la cesión de los datos personales a efectos de su publicación por tratarse de un procedimiento de concurrencia competitiva regido por los principios de igualdad y transparencia.

Artículo 128. *Procedimiento*.

1. Los abonos de residentes se asignarán conforme al orden de prioridad del apartado 1 del artículo 126, según la fecha y hora de presentación de las solicitudes de cada colectivo.

No obstante, durante el primer mes de comercialización de los abonos se atenderán exclusivamente las solicitudes presentadas por los residentes en el área de influencia conforme al orden de prelación a) y b) del artículo 126.1, asignándose un único abono por residente.

Transcurrido el primer mes de comercialización se atenderán todas las solicitudes, incluidas las formuladas desde el inicio del plazo de comercialización por el colectivo contenido en el artículo 126.1 c), que serán ordenadas conforme al primer párrafo de este apartado.

2. Una vez concluida la asignación de los abonos a las personas solicitantes del primer mes, se abrirá un nuevo e ininterrumpido periodo en el que se asignarán los abonos restantes entre las nuevas solicitudes presentadas por los sujetos de cualquiera de estos grupos, sin que exista límite en el número de abonos que pueden demandar, asignándose éstos por su fecha de presentación según el orden de prelación de cada colectivo.

3. En todo caso, cuando el número de solicitudes de una fecha concreta fuera superior al de plazas disponibles, la asignación se producirá por el orden de prelación por colectivos establecido en el apartado primero y, a igualdad de colectivo, por orden de la fecha de entrada.

4. Quienes ostenten la condición de residentes según lo definido en los apartados a) y b) del el artículo 126.1 solo podrán renovar, antes de la expiración de su vigencia, un máximo de dos abonos por domicilio, con independencia de la persona titular y conservando siempre la prioridad las personas con movilidad reducida empadronadas en ese domicilio. Una vez extinguidos los demás abonos, si las personas empadronadas en ese domicilio desearan optar a contratar un nuevo abono deberán formular una nueva solicitud que se tramitará conforme a lo previsto en este artículo.

Los colectivos definidos en el artículo 126.1 c) que fueran titulares de un abono no podrán renovarlo si en dicho aparcamiento existiera, antes del vencimiento de su abono, lista de espera de los residentes de los apartados a) y b) del mismo precepto al disponer éstos de prioridad de acceso a los abonos sobre las plazas que quedaren disponibles.

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.

Modificado artículo 129 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

Artículo 130. *Obligaciones y prohibiciones de la persona abonada.*

1. Se prohíbe a las personas abonadas el arrendamiento, la subcontratación, la subrogación, la transmisión y cesión de los contratos de abono y del uso de las plazas de aparcamiento. Los negocios jurídicos que se celebren incumpliendo esta prohibición carecerán de efectos jurídicos frente al Ayuntamiento de Madrid.

2. En el momento de la firma del contrato de abono la persona usuaria abonará una cuantía en concepto de fianza en función del plazo de duración de los abonos, que integrará los siguientes conceptos:

a) Mantenimiento de su compromiso durante la totalidad del tiempo contratado.

b) Pago a cuenta por los daños y perjuicios que pudiera ocasionar a personas y bienes en el aparcamiento, sin perjuicio de la obligación de responder íntegramente por su responsabilidad directamente o a través de su aseguradora.

3. La persona abonada será responsable frente al gestor del aparcamiento y el resto de quienes lo utilicen de los daños y perjuicios que les cause por dolo, culpa, negligencia, incumplimiento de sus deberes o impericia en la conducción del vehículo dentro del recinto.

4. La persona abonada deberá estar en todo momento al corriente de pago de las cuotas del abono contratado.

5. La persona abonada deberá retirar su vehículo del aparcamiento antes de las cero horas del día siguiente a la finalización de su abono contratado, dejando libre y expedita la plaza de aparcamiento.

6. El impago de dos cuotas mensuales dará lugar a la pérdida del uso de la plaza por la persona abonada y a la extinción del contrato, sin perjuicio de su obligación de satisfacer las cuotas mensuales adeudadas hasta la total y efectiva extinción del contrato.

La persona abonada podrá enervar la acción resolutoria si hiciera íntegramente efectivas las cantidades debidas en el plazo de diez días contados desde la fecha del requerimiento por el gestor del aparcamiento a la dirección de correo electrónico que constara en el contrato. Transcurrido dicho plazo sin haber realizado el pago, el gestor del aparcamiento asignará la plaza a otra persona, previa retirada del vehículo de la morosa por el órgano competente si aquella no lo hubiera retirado hasta entonces.

Artículo 131. *Autorización de vehículos.*

1. La persona abonada deberá solicitar autorización para el estacionamiento del vehículo que desee estacionar de forma previa a su acceso al aparcamiento, debiendo acreditar el cumplimiento de los requisitos establecidos por la normativa municipal. Adicionalmente, podrá solicitar autorización para el estacionamiento de hasta cuatro vehículos más por abono.

2. La persona abonada podrá solicitar a la entidad municipal gestora del aparcamiento modificar o sustituir las matrículas autorizadas, permitiéndose un máximo de dos modificaciones anuales.

3. Nunca podrá acceder al aparcamiento ni estacionarse en él de forma simultánea más de un vehículo por plaza de aparcamiento.

Artículo 132. *Causas de extinción.*

Además de por las expresamente previstas en los contratos de abono de media y larga duración para residentes, éstos se extinguirán por las siguientes causas:

1. Incumplimiento de cualesquiera de las obligaciones económicas y de pago de la persona titular del abono, sin perjuicio de la obligación de pago de las cantidades adeudadas.

2. La desaparición total o parcial del aparcamiento.

3. El uso inadecuado del aparcamiento y sus plazas, especialmente en lo que afecte al ejercicio de los derechos de las personas con movilidad reducida, y el ejercicio en éste de actividades comerciales, molestas, insalubres, nocivas o peligrosas.

4. El incumplimiento de las obligaciones que afecten a la seguridad de las personas, o de otras que produzca que se interrumpa o afecte negativamente a la correcta prestación del servicio.

5. La subcontratación, el arrendamiento y la cesión a terceros del uso del abono, o el anuncio público de su disponibilidad en carteles, medios digitales u otros.

6. La causación, por quien conduzca un vehículo que estacione en el aparcamiento, ya sea titular de la plaza u otra persona autorizada por ésta, de lesiones a personas o la amenaza de producirlas, de daños a las dependencias o instalaciones del aparcamiento o a otros vehículos que se encuentren en el aparcamiento, cuando se cumplan cualquiera de los siguientes requisitos: empleo de violencia contra personas o bienes; conducción temeraria; conducción bajo los efectos del alcohol, drogas, sustancias estupefacientes o psicotrópicas; reiteración, entendiendo por ésta la causación de daños en al menos tres ocasiones en un año.

7. La imposibilidad de prestación del servicio en los términos inicialmente pactados como consecuencia de un acto administrativo posterior fundado en razones de interés público, así como por la posibilidad cierta de causación de un perjuicio grave al interés público de continuarse prestando el servicio en esos términos.

SECCIÓN 2.ª PLAZAS PARA RESIDENTES EN RÉGIMEN DE CESIÓN DE USO

Artículo 133. *Presentación de solicitudes.*

1. Los requisitos para acceder a una plaza municipal de residentes en régimen de cesión de uso son los siguientes:

a) Empadronamiento vigente en el área de influencia del aparcamiento.

b) 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 Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM) del Ayuntamiento de Madrid, salvo aquellos de personas jurídicas que no sean susceptibles de domiciliarse en el Municipio de Madrid en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico por carecer en este municipio de un domicilio legal.

2. Las personas interesadas presentarán su solicitud al Ayuntamiento de Madrid por escrito, preferentemente en las Oficinas de Atención a la Ciudadanía de Línea Madrid o telemáticamente a través del formulario establecido al efecto.

3. El sitio web municipal informará de las condiciones de comercialización de los aparcamientos que dispongan de plazas libres para la cesión de su uso.

En los aparcamientos de nueva creación dicha información se llevará a cabo con al menos 15 días de antelación a la fecha de comienzo del plazo inicial de presentación de solicitudes.

4. El gestor del aparcamiento publicará en su sitio web las condiciones de comercialización, la normativa aplicable, el modelo de contrato y la fecha en que se comenzará la fase inicial de presentación de solicitudes.

Las solicitudes que se presenten con anterioridad a la fecha de inicio de la comercialización serán excluidas.

5. Las solicitudes contendrán los datos de identificación de la persona interesada (nombre y apellidos, DNI y domicilio), dirección y el documento acreditativo de su condición de residente, o alternativamente la autorización de consulta del padrón municipal de habitantes al Ayuntamiento de Madrid para contrastar dicha circunstancia.

En los aparcamientos que admitan a comerciantes, actividades económicas y en su caso trabajadores del área de influencia deberá adjuntarse el NIF, la tarjeta en que figure la sede fiscal y la documentación que acredite la vinculación con una sede en el área de influencia del aparcamiento.

6. La presentación de la solicitud implica el conocimiento de las normas que regulan el aparcamiento y el consentimiento expreso de la cesión de los datos personales a efectos de su publicación, en particular para la publicidad de las listas de espera para acceder a una plaza, por tratarse de un procedimiento de concurrencia competitiva regido por los principios de igualdad y transparencia.

7. Una vez completado el aparcamiento por la cesión de la totalidad de sus plazas, en el supuesto de que quedaran solicitudes admitidas en el proceso de comercialización sin obtener plaza, se elaborará una lista de espera por orden de admisión. Quienes soliciten plaza a partir de ese momento que reúnan los requisitos exigidos para acceder a una plaza de residentes quedarán también incluidas en la lista de espera. Dicha lista de espera y sus modificaciones se harán públicas en el sitio web municipal de conformidad con la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal.

8. Las personas incluidas en lista de espera que dejen de reunir los requisitos exigidos por la normativa municipal quedarán excluidas de aquella automáticamente, notificándose dicha circunstancia mediante publicación en el sitio web municipal.

LIBRO II

Modos de transporte y vehículos

TÍTULO PRIMERO

Peatones

CAPÍTULO I

De los peatones

Artículo 134. *Normas generales.*

1. El presente título regula las normas relativas a la circulación y esparcimiento de los peatones en las vías y espacios públicos de titularidad municipal.

2. Las personas con movilidad reducida tendrán prioridad, en cualquier caso, sobre el resto de personas usuarias y aquellas que circulen sobre sillas motorizadas, "handbike", triciclos u otros vehículos de movilidad urbana podrán hacerlo, además de por los lugares destinados al resto, por las vías ciclistas de la tipología acera-bici, donde también dispondrán de prioridad.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en la legislación sobre tráfico, tendrán la consideración de peatones:

a) Las personas con movilidad reducida que circulen en silla de ruedas, "handbike", triciclos o dispositivos análogos, motorizados o no, acomodando su marcha a la de los peatones y en todo caso a una velocidad nunca superior a 5 kilómetros por hora.

b) Quienes transiten a pie arrastrando una bicicleta o un vehículo de movilidad urbana se consideran peatones a todos los efectos.

4. Las personas que se desplacen con patines y patinetes en aquellos espacios compartidos con el peatón deberán acomodar su marcha a la de los peatones, evitando en todo momento causar molestias o crear peligro. En ningún caso podrán exceder la velocidad de 5 kilómetros por hora, circular en zigzag ni tendrán prioridad respecto de los peatones.

Artículo 135. *Pasos de peatones.*

1. En las aceras y áreas estanciales donde exista señalizada una acera-bici, los peatones podrán atravesar la vía ciclista por cualquier punto, en perpendicular a su eje y sin tener preferencia de paso, para acceder a la calzada, bandas de estacionamiento, paradas de transporte público o a los pasos de peatones. Los peatones no podrán transitar longitudinalmente por el espacio destinado a bicicletas, ni permanecer en su interior.

2. A excepción de lo estipulado en los artículos 139 y 140, con carácter general los peatones atravesarán las calzadas por los pasos señalizados. Cuando no exista un paso de peatones señalizado en un radio de 50 metros, el cruce se efectuará preferentemente por las esquinas de la intersección y en dirección perpendicular al eje de la vía, excepto cuando las características de la misma o las condiciones de visibilidad puedan provocar situaciones de peligro.

En los pasos de peatones no regulados con semáforos los peatones no deberán acceder a la calzada hasta que no se hayan cerciorado, a la vista de la distancia y velocidad a la que circulan los vehículos más próximos, de que no existe peligro en efectuar el cruce.

3. Por motivos de seguridad vial, se prohíbe la instalación de contenedores de residuos, jardineras o cualquier otro elemento de modo que resten visibilidad en pasos de peatones.

Asimismo, los pasos de peatones estarán con carácter general libres de bolardos u otros elementos similares que obstaculicen el tránsito por los mismos, siendo admisible con carácter excepcional su implantación por motivos de seguridad.

4. Los pasos de peatones regulados con semáforos se señalizarán horizontalmente con dos líneas discontinuas de color blanco, dispuestas sobre el pavimento perpendicularmente al eje de la calzada de forma que se incluya el ancho del vado peatonal correspondiente. Los peatones no accederán al paso de peatones semaforizado hasta que la señal dirigida a ellos lo autorice, realizando el cruce de calzada con la máxima diligencia, sin detenerse ni entorpecer.

CAPÍTULO II

Aceras, calles y zonas peatonales

Artículo 136. *Preferencia peatonal y señalización.*

1. Las aceras y las calles y zonas peatonales son espacios preferentes para el tránsito y la estancia peatonal, quedando prohibidos con carácter general el acceso, circulación y estacionamiento de vehículos.

Sin perjuicio de lo anterior, los vehículos que con carácter excepcional hayan sido autorizados para transitar por tales espacios deberán hacerlo utilizando los pasos establecidos al efecto o señalados expresamente en la autorización, acomodando su marcha a la de los peatones y evitando en todo momento causar molestias, crear peligro o hacer uso de señales acústicas excepto en las situaciones expresamente recogidas en la normativa aplicable a estos efectos.

Salvo lo expresamente autorizado en las Ordenanzas municipales, se prohíbe igualmente la ubicación en tales espacios de cualquier objeto que obstaculice el tránsito peatonal, especialmente cuando ello pueda afectar al desplazamiento de personas con movilidad reducida, y en particular la colocación de tales objetos sobre pavimentos tacto-visuales u otros recogidos en la normativa vigente sobre accesibilidad.

2. Las Zonas Peatonales serán delimitadas mediante la señalización correspondiente, sin perjuicio de poder utilizar otros elementos electrónicos o físicos que controlen la entrada y circulación de vehículos en la misma.

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.

Modificado artículo 136.3 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

Artículo 137. *Espacios de especial protección para el peatón.*

Mediante acuerdo del órgano competente se podrán declarar, con carácter temporal o permanente, determinadas aceras, calles y espacios públicos como "espacios de especial protección para el peatón".

La declaración deberá incluir la justificación motivada que ha llevado a la determinación de una calle o espacio como de especial protección para el peatón así como los usos y ocupaciones que se restringen o las condiciones de los que se autoricen.

A estos efectos, será necesario que con carácter general se trate de calles en las que la densidad peatonal existente o previsible pueda limitar la libertad individual de elegir la velocidad normal de la marcha y el adelantamiento peatonal y en el caso de que haya movimientos de entrecruzado o en sentido contrario, exista una alta probabilidad de que

se presenten conflictos en el tránsito, siendo precisos frecuentes cambios de velocidad y posición para eludirlos, o existan especiales dificultades para el desplazamiento de personas con movilidad reducida.

No obstante lo anterior, podrán ser declaradas como tales en cualquier caso con objeto de ordenar y regular los usos y ocupaciones del viario priorizando aquellos más favorables para el peatón así como otros modos de movilidad sostenibles. La declaración deberá publicarse en el Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid y en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid. Una vez declarado el espacio como de especial protección, deberá instalarse la señalización indicativa de tal circunstancia.

Artículo 138. *Excepciones.*

1. Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 136, excepcionalmente y previa solicitud, se podrá autorizar el acceso, circulación y estacionamiento de vehículos en zonas peatonales en los casos en que quede debidamente justificada la necesidad de realizarlo por concurrir alguno de los siguientes supuestos:

a) La celebración de acontecimientos sociales, culturales o deportivos.

b) Cuando por el solicitante se justifique la imposibilidad logística de efectuar el transporte en camión del tonelaje permitido y/o en el horario autorizado por la señalización correspondiente para efectuar las labores de carga y descarga, y ello no produzca una grave afección a la movilidad general o particular de la zona.

c) Cuando por imposición de licencia o autorización, o, cumplimiento de norma general, se establezcan horarios concretos de realización de actividades, vinculados necesariamente a la circulación de vehículos de tonelaje superior al permitido.

La solicitud de autorización habrá de presentarse con una antelación mínima de 10 días hábiles a la fecha prevista de acceso.

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.

Modificado artículo 138.2 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

Artículo 139. *Calles residenciales.*

Las calles residenciales son aquellas en las que existe una coexistencia en el mismo espacio de peatones, ciclistas y vehículos a motor. Deberán señalizarse mediante la señal correspondiente.

En estas zonas se establecerá una velocidad máxima de circulación de 20 kilómetros por hora. Quienes conduzcan deberán conceder prioridad a los peatones teniendo preferencia tanto el tránsito como la estancia y esparcimiento de los mismos, y los vehículos no podrán estacionarse más que en los lugares designados por señales o marcas viales.

Artículo 140. *Zonas 30.*

Las zonas 30 son ámbitos especialmente acondicionados y señalizados 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 en las calles y zonas de prioridad peatonal quedarán delimitadas por la señalización vertical correspondiente siendo recomendable la implantación de puertas de acceso que preferentemente se configurarán mediante pasos elevados.

Artículo 141. *Prohibiciones.*

Se prohíbe a los peatones:

a) Detenerse en las aceras formando grupos que impidan la circulación del resto de peatones.

b) Cruzar la calzada por puntos distintos de los autorizados, excepto en calles residenciales y zonas 30.

c) Correr, saltar o circular de forma molesta.

d) Esperar a los autobuses y demás vehículos de servicio público fuera de los refugios o aceras o invadir la calzada para solicitar su parada.

e) Subir o descender de los vehículos en marcha.

f) Realizar actividades en las aceras, pasos, calzadas, arcenes o, en general, en zonas contiguas a la calzada, que objetivamente puedan perturbar a quienes conduzcan o ralentizar la marcha de sus vehículos, o puedan dificultar el paso de personas con movilidad reducida.

g) Transitar sobre las aceras-bici salvo en los casos expresamente regulados en el artículo 170.2.

TÍTULO SEGUNDO
Transporte colectivo

CAPÍTULO I
Normas generales

Artículo 142. *Objeto y definiciones.*

1. El presente Título regula lo relativo a la circulación y estacionamiento de los vehículos destinados al transporte colectivo de superficie de viajeros, tanto el transporte público regular de uso general como el de uso especial, el escolar y el de menores, así como el transporte discrecional y el transporte turístico, así como sobre las correspondientes autorizaciones.

2. A efectos de la presente Ordenanza se definen los siguientes conceptos:

a) Transporte de viajeros: transporte dedicado a realizar los desplazamientos de las personas y sus equipajes en vehículos construidos y acondicionados para tal fin.

b) Transporte público: aquel que se lleva a cabo por cuenta ajena mediante retribución económica.

c) Transporte colectivo de viajeros por carretera: el realizado mediante autobús o autocar (automóvil que tenga más de 9 plazas incluida la de la persona que conduce, destinado, por su construcción y acondicionamiento, al transporte de personas y sus equipajes).

d) Transporte público regular de uso general (TPRUG): el dirigido a satisfacer una demanda general, siendo utilizable por cualquier interesado.

e) Transportes públicos regulares de uso especial (TPRUE): los destinados a servir, exclusivamente, a un grupo específico de usuarios tales como escolares, trabajadores, militares, o grupos homogéneos similares.

f) Transporte turístico (TT): los definidos como tales en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

g) Punto de parada: vértice en planta de la marquesina más cercano al bordillo y más adelantado, según el sentido de circulación del carril más próximo a la parada. En el caso de que la señalización de la parada se realice con poste-bus el punto de parada será el materializado por éste.

h) Ámbito o zona de parada: espacio de calzada y de acera que debe estar libre de obstáculos, en el primer caso, para que el autobús pueda realizar correctamente su parada y, en el segundo, para que los viajeros puedan subir y bajar del autobús simultáneamente y acceder a la parada o alejarse de ella en condiciones de funcionalidad y seguridad.

Rectificado error artículo 142.2 BO. Ayuntamiento de Madrid 07/11/2018 num. 8273 pag. 10.

CAPÍTULO II

Transporte público colectivo urbano regular de uso general

Artículo 143. *Medidas de promoción y protección.*

1. El Ayuntamiento de Madrid adoptará las siguientes medidas de promoción y protección funcional del transporte público colectivo urbano regular de uso general (TPCURUG):

1.º) Los vehículos que lleven a cabo este tipo de transporte, así como los vehículos de servicio o de asistencia técnica vinculados a la operación del TPCURUG, pueden acceder con carácter general a las Zonas de Bajas Emisiones y Áreas de Acceso Restringido en los términos de la presente Ordenanza, así como circular en cualquiera de los supuestos de restricción circulatoria por congestión de tráfico o por alta contaminación medioambiental. Con carácter excepcional, podrá restringirse su circulación y estacionamiento por motivos de seguridad ciudadana.

2.º) Los vehículos destinados al transporte público colectivo no precisarán de autorización en los términos previstos en esta Ordenanza como vehículos especiales o en régimen de transporte especial cuando sea el caso, a los efectos de circulación por pasos inferiores y túneles, incluida la M-30, cuando, por avería, precisen ser arrastrados por los vehículos de asistencia técnica. En todo caso, será preceptiva la conformidad del Centro de Control de Gestión de Movilidad gestionado por el órgano competente en materia de circulación, a petición del Centro de Control de la Empresa Municipal de Transportes.

3.º) Podrán adoptarse medidas de gestión diferenciada del tráfico que posibiliten la prioridad efectiva de los vehículos del TPCURUG mediante prioridad semafórica y la autorización de movimientos exclusivos reglamentariamente señalizados siempre que se garantice la seguridad vial.

4.º) Cuando estén prestando servicio, los vehículos destinados al transporte público colectivo regular de viajeros de uso general gozarán de prioridad frente al resto de vehículos en la ordenación y gestión del tráfico, y en el tratamiento del mismo ante situaciones especiales tales como congestión u ocupación de la vía pública, siempre que ello sea posible, garantizando, en todo caso, la seguridad vial, según el criterio de la Policía Municipal o de los Agentes de Movilidad actuantes en cada caso.

5.º) Los titulares de las ocupaciones en vía pública que afecten al normal desenvolvimiento del TPCURUG deberán adoptar a su costa cuantas medidas resulten necesarias para minimizar las posibles afecciones: cambios de ubicación e instalación de paradas, marquesinas y postes, así como de la información estática y dinámica del servicio que estuviera asociada a las mismas, balizamiento y señalización, pavimentos tacto-visuales, implantación de mecanismos complementarios de seguimiento y control y cualesquiera otras, que serán explícitamente señaladas en la correspondiente autorización de ocupación.

6.º) En los casos en los que se solicite una ocupación en la acera que pudiera interferir en las condiciones de accesibilidad a una parada de transporte público, o que afecte a su ámbito, en los términos en que éste se define en los artículos 142, 146 y 147 se requerirá informe previo a la autorización a los servicios competentes en materia de transporte.

7.º) Las paradas del TPCURUG no podrán utilizarse como paradas de transporte escolar o de menores ni de servicios de transporte regular de uso especial de carácter urbano, salvo con carácter excepcional, previa autorización expresa y señalización.

2. El Ayuntamiento de Madrid adoptará las siguientes medidas de promoción y protección física del TPCURUG:

1.º) Establecerá calzadas o carriles bus reservados para la circulación y parada de los autobuses del TPCURUG, quedando prohibido el tránsito por ellos de todo vehículo no expresamente autorizado en la señalización instalada.

La separación de los carriles de uso restringido de los de uso general podrá realizarse mediante marcas viales, señales luminosas, elementos de balizamiento o separadores físicos, que resulten en todo caso visibles para quienes conduzcan, y que en ningún caso se consideran obstáculo en la vía pública.

2.º) El ámbito o zona de parada deberá estar libre de obstáculos y acondicionado según la normativa vigente de accesibilidad para que el autobús realice su parada adecuadamente, permitiendo la subida y bajada de viajeros simultáneamente de forma accesible, así como el despliegue de la rampa de acceso con sillas de ruedas.

3. El Ayuntamiento de Madrid adoptará las siguientes medidas de protección jurídica:

1.º) Vigilará las infracciones de circulación y estacionamiento que puedan cometerse en los carriles bus y plataformas reservadas, así como las infracciones de estacionamiento en los espacios reservados tanto en calzada como en acera en el "ámbito de parada".

2.º) La responsabilidad por los daños que cualquier persona que conduzca pueda causar en las señales reguladoras de la circulación, o en cualquier otro elemento de la vía pública, alcanza también a los afectos al TPCURUG, como separadores físicos, postes-bus, marquesinas, elementos de información u otros, quedando obligado a ponerlo en conocimiento de los agentes de la autoridad a la mayor brevedad posible.

3.º) Para poner en práctica las medidas anteriores podrá emplear cuantos medios técnicos precise, incluyendo en particular cámaras con lector OCR estáticas y móviles de los vehículos del SACE así como, en su caso, las de la Policía Municipal, Agentes de Movilidad, del SER y de los autobuses de titularidad municipal.

4.º) Cualquier proyecto de actuación urbana, en las diferentes fases en que se pueda encontrar, de planeamiento, anteproyecto o proyecto de ejecución, sobre la vía pública, que afecte a tramos de la Red Básica de Transportes, deberá incorporar un análisis específico de la repercusión del mismo sobre el itinerario, funcionalidad, disponibilidad de paradas y calidad del servicio del sistema de transporte público, debiendo someterse a informe de los servicios técnicos competentes en materia de transportes.

Artículo 144. *Red básica.*

1. Sin perjuicio de otras clasificaciones y criterios como los urbanísticos o de otra naturaleza, a efectos de movilidad forma parte de la "Red Básica de Transporte" (RBT) toda vía pública por la que circule, pare o regule una línea de transporte público colectivo regular de uso general.

2. La autorización de cualquier ocupación que afecte a la Red Básica de Transporte (RBT) se someterá previamente a informe preceptivo del órgano competente en materia de transportes.

Artículo 145. *Tipos de paradas.*

Las paradas de los autobuses del transporte público colectivo tanto urbano como interurbano dentro del término municipal, podrán ser de paso o de regulación.

Las paradas de paso son aquellas en las que el autobús se detiene estrictamente para la operación de subida y bajada de viajeros. La detención del autobús en una parada de paso tendrá la consideración de parada en los términos que se definen en esta Ordenanza.

Las paradas de regulación son aquellas en las que, con independencia de que en ellas se produzca la operación de subida y bajada de viajeros, el autobús permanece detenido por más tiempo, por cuestiones técnicas, de correcta disposición del autobús, en relación con el resto de autobuses de la línea a la que pertenezca. La detención e inmovilización del autobús resulta ser en este caso un estacionamiento que cuando se produce en una parada de regulación tiene una consideración propia. En emplazamientos diferentes a los de una parada de regulación, los estacionamientos de los vehículos de transporte público estarán sujetos a la regulación general que exista en ellos.

Artículo 146. *Paradas de paso.*

Los autobuses del servicio del transporte público colectivo regular de uso general, tanto de carácter urbano como metropolitano, podrán inmovilizar el vehículo en la zona de parada tanto en los carriles reservados al uso exclusivo como en la calzada de uso general por el tiempo imprescindible para la subida y bajada de viajeros en condiciones de seguridad y accesibilidad, debiendo señalizar la maniobra y aproximarse a la infraestructura de la zona de parada.

Las paradas de paso se situarán, en general, en el borde derecho de la calzada, bien a pie del carril bus o del carril derecho de circulación general, en calles ordenadas sin banda de estacionamiento o en aquellas otras con banda de estacionamiento, pero en las que se ha producido un ensanchamiento de acera, anulando, en consecuencia, un determinado número de plazas de estacionamiento, o bien efectuando una reserva dentro de la banda de estacionamiento en calles dotadas de él.

De manera excepcional se podrá instalar paradas de paso a pie de un carril distinto al carril derecho. En este caso, el andén reservado a los viajeros deberá estar suficientemente protegido del tráfico de los carriles próximos. Su viabilidad deberá estar acreditada mediante informe favorable de los servicios técnicos competentes en materia de transportes.

El ámbito de la parada de paso de transporte público de viajeros urbano y metropolitano de viajeros dentro del término municipal tendrá las siguientes características:

- Calzada: cuando la parada se localiza dentro de una banda de estacionamiento, se compondrá de tres tramos contiguos, de una longitud total de al menos 27 metros. Tomando como referencia el punto de parada, el primer tramo tendrá una longitud de al menos 5 metros, medidos en el sentido de la marcha, y es el necesario para que el autobús pueda continuar su servicio. El segundo tramo es el que ocupará el autobús detenido. El tercer tramo, contiguo al segundo y anterior en el sentido de la marcha, tendrá una longitud de al menos 10 metros y tendrá como objetivo posibilitar una correcta aproximación del autobús al punto de parada.

- Acera: se define como un rectángulo, con unas dimensiones, siempre que sean físicamente posibles, de 4,30 metros de longitud, medidos en dirección perpendicular a la alineación de bordillo, por 12 metros, según la dirección paralela al bordillo, situándose el punto de parada a 2 metros del extremo más avanzado, en el sentido de la marcha, del límite de dicho ámbito.

Artículo 147. *Paradas de regulación.*

Las paradas de regulación se establecerán en espacios diseñados para ello, fuera de la circulación, o en la banda de estacionamiento, mediante la reserva correspondiente, en los términos que se fijan en esta Ordenanza, asegurando en todo caso las condiciones idóneas de seguridad vial. También se podrán establecer en tramos de carril bus y, excepcionalmente en carriles de circulación, en vías de más de un carril, mediante informe favorable de los servicios técnicos competentes en materia de transportes.

En el caso de una parada de regulación dentro de una banda de estacionamiento, la longitud del ámbito, en lo que se refiere a la calzada, se ajustará al número de posiciones que exija disponer la naturaleza de la línea, fijándose, en todo caso, por los servicios técnicos municipales competentes en materia de transportes.

Artículo 148. *Reservas. Objeto.*

El objeto de las reservas para vehículos destinados al transporte público colectivo regular en superficie de viajeros de uso general, de carácter urbano y metropolitano, es habilitar espacios en la vía pública que permitan el correcto desarrollo del servicio, estableciendo zonas de parada de los vehículos para facilitar la subida y bajada de viajeros, así como zonas de estacionamiento para efectuar las operaciones de regulación y mantenimiento de las frecuencias entre las expediciones consecutivas de cada línea, para disponer de autobuses de reserva para atender incidencias en la operación o para estacionar autobuses que dan un servicio discontinuo a lo largo del día, si bien en ningún caso su utilización con fines de estacionamiento podrá suponer la interrupción de un carril de circulación.

Artículo 149. *Reservas. Utilización.*

La utilización de las reservas estará limitada a los autobuses de transporte público regular de viajeros de uso general, de carácter urbano y metropolitano, definido conforme a lo dispuesto en la normativa de aplicación.

También podrán ser utilizadas por los autobuses de los servicios de transporte regular de uso especial que dispongan de autorización municipal.

Artículo 150. *Reservas. Procedimiento.*

El establecimiento de estas reservas se realizará previo informe de los servicios competentes en materia de transportes.

Lo anterior se entiende sin menoscabo de las competencias que la Ley 5/1985, de 16 de mayo, de Creación del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, atribuye a este organismo, en relación a los estudios de demanda y al establecimiento de las líneas de los transportes públicos regulares de viajeros de uso general.

Artículo 151. *Reservas. Disposiciones técnicas.*

En el establecimiento de estas reservas de estacionamiento, 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.

El adecuado emplazamiento de las paradas de transporte público así como de la correspondiente reserva de estacionamiento vendrá determinada por los servicios competentes en materia de transporte, tanto si se considera en área urbana consolidada como no consolidada. La distancia entre paradas en un itinerario atenderá a criterios de accesibilidad, de localización de equipamientos, de actividad económica, de intermodalidad y de demanda existente en la zona de estudio, debiéndose garantizar en zona urbana que no haya zonas aledañas al itinerario cuyo centro de gravedad esté a una distancia superior a los quinientos metros de alguna parada.

Estas paradas se situarán próximas a los pasos peatonales, respetándose, en todo caso, las distancias precisas para favorecer la visibilidad peatón-vehículo.

Las reservas de estacionamiento para realizar las operaciones de regulación en los extremos de las líneas de autobuses para el mantenimiento de las frecuencias de explotación establecidas para cada una de ellas se situarán próximas a las terminales o cabeceras de las diferentes líneas.

La infraestructura de las correspondientes paradas deberá estar acondicionada de manera que se facilite la aproximación del autobús a la alineación de bordillo asegurando la accesibilidad al material móvil y la apertura de la rampa para la subida y bajada de sillas de ruedas. Asimismo, deberá garantizarse, en todo momento, la accesibilidad peatonal en el ámbito o zona de parada.

b) Señalización.

En caso de que en la calzada exista banda de estacionamiento permitido, se realizará la correspondiente ampliación de acera para garantizar su accesibilidad. Cuando dicha ampliación no sea posible, se señalizará la prohibición de estacionamiento correspondiente.

En caso de que en la calzada exista definido un carril de circulación no será preciso señalización específica de prohibición de parada y estacionamiento, salvo en el ámbito de las paradas de paso del transporte público, donde podrá delimitarse mediante señalización el espacio de parada según se define en el artículo 146.

Estas paradas de transporte público colectivo contarán con: andenes a una diferencia de cota respecto a la calzada adecuada para facilitar el acceso al vehículo que permitan la aproximación del mismo y estarán señalizadas mediante postes indicadores o marquesinas con las señales reglamentarias integradas en los mismos. Las paradas de transporte público colectivo incluirán la información de la oferta de transporte de la manera más completa y sencilla para potenciar la accesibilidad y uso del mismo, sirviendo además como zona de espera y refugio obligados para los viajeros que no podrán invadir la calzada para solicitar la parada de ningún vehículo.

En el resto de vías de titularidad municipal donde no resulte aconsejable la realización de la parada del autobús en carril de circulación, cuando se entienda necesario, se deberán acondicionar dársenas segregadas de los carriles de circulación con sus correspondientes carriles de deceleración y aceleración para la incorporación al tráfico general, según definición de los servicios técnicos competentes en materia de transportes.

Además, se instalarán, mediante la señalización reglamentaria que corresponda, las reservas de zonas de estacionamiento para realizar las operaciones de regulación mencionadas. La longitud de las reservas de zonas de estacionamiento para realizar las operaciones de regulación en los extremos de las líneas, será determinada por los servicios técnicos municipales correspondientes, en función del número de posiciones de regulación a que deba condicionarse la explotación del servicio de transporte de la línea.

CAPÍTULO III

Transporte público colectivo urbano regular de viajeros de uso especial, escolar y de menores

Artículo 152. *Transporte escolar.*

1. A los efectos de esta Ordenanza se entiende por transporte escolar el transporte reiterado de estudiantes, de carácter público o privado complementario, con origen o destino en un centro de enseñanza, cuando la edad de al menos un tercio de los alumnos transportados sea inferior a dieciséis años, referida ésta al comienzo del curso escolar.

2. Asimismo, se considera transporte escolar el que se realice en el ámbito de servicios regulares de uso general, cuando al menos la mitad de las plazas del vehículo estén reservadas al transporte de alumnos menores de dieciséis años, con origen o destino en el centro escolar.

3. Quienes conduzcan y sus acompañantes en el vehículo deberán acreditar certificación negativa del Registro central de delincuentes sexuales en los términos previstos en el artículo 13.5 de la Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor, que podrá sustituirse por autorización al Ayuntamiento de Madrid de consulta directa de tales datos.

4. A los efectos de esta Ordenanza, se considerará el día 1 de septiembre como fecha de inicio del curso escolar.

Artículo 153. *Autorización.*

Para la prestación del servicio de transporte regular urbano de uso especial, o escolar y de menores siempre que se realice íntegramente dentro del término municipal de la ciudad de Madrid, será necesario estar en posesión de la correspondiente autorización municipal.

Podrán solicitar la autorización las personas físicas y jurídicas titulares por cualquier título válido en derecho, de vehículos con autorización de transporte discrecional dedicados a la realización de transporte regular de uso especial o transporte escolar y de menores.

Artículo 154. *Solicitud de la autorización de transporte escolar o de menores.*

1. Los interesados en obtener autorización de transporte escolar o de menores efectuarán su solicitud aportando los siguientes documentos:

a) Impreso de solicitud debidamente cumplimentado.

b) Permiso de Circulación del vehículo.

c) Tarjeta de Inspección Técnica del vehículo, acreditativa de haber pasado las inspecciones reglamentarias y cumplir los requisitos exigidos por la normativa estatal o autonómica de aplicación, para la realización del transporte escolar y de menores.

d) Para vehículos que al inicio del curso escolar tengan entre diez y dieciséis años de antigüedad: habilitación o autorización regular de uso especial del curso anterior, o bien certificado de desguace y habilitación o autorización regular de uso especial del curso anterior, correspondientes a otro vehículo.

e) Contrato o certificación expedida por la entidad contratante y la empresa transportista, acreditativa de los itinerarios y paradas que se solicitan, duración del transporte, horarios de su realización y duración del contrato.

f) Póliza del seguro que cubra, conforme al importe establecido en la normativa en vigor aplicable, la responsabilidad civil ilimitada por los daños que puedan sufrir los ocupantes de los vehículos en los que se realiza el transporte. Y último recibo al corriente de pago, correspondiente a la póliza referida. Ambos documentos podrán ser sustituidos por un certificado de la compañía de seguros que acredite el cumplimiento de sendos requisitos, en el que consten las matrículas de los vehículos, el tipo de seguro y la vigencia y pago del mismo.

g) Autorización de transporte público discrecional de viajeros (tarjeta de transporte clase VD).

h) En caso de colaboración entre transportistas: nombre de la empresa colaboradora, matrícula del vehículo/s, con la documentación señalada en los apartados anteriores y contrato de colaboración entre ambas empresas en vigor para el curso escolar de que se trate.

i) Plano sencillo o croquis, por viaje, con el suficiente grado de detalle para reflejar el itinerario, el sentido de circulación y la ubicación de las paradas.

j) Si no se aporta acompañante para el servicio, declaración del centro escolar o del transportista de que más del 50 por 100 de los escolares a transportar son mayores de doce años y de que no se transportan alumnos de un centro de educación especial.

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

l) Si se aporta habilitación del vehículo para transporte escolar, otorgada por la Comunidad de Madrid, no será necesario aportar la documentación de los apartados c), d) y f).

2. En cada solicitud se deberá solicitar la autorización únicamente para el número de vehículos que se considere imprescindible para prestar correctamente el servicio en función del número de rutas y pasaje, incluyendo a estos efectos para cada uno de ellos, la documentación indicada en el apartado anterior.

Artículo 155. *Solicitud de la autorización de servicios de transporte regular de uso especial de carácter urbano.*

1. Los interesados en obtener autorización de transporte regular de uso especial efectuarán su solicitud aportando los siguientes documentos:

a) Impreso de solicitud debidamente cumplimentado.

b) Permiso de circulación del vehículo.

c) Tarjeta de Inspección Técnica del vehículo, acreditativa de haber pasado las inspecciones reglamentarias.

d) Contrato o certificación expedida por la entidad contratante y la empresa transportista, acreditativa de los itinerarios y paradas que se solicitan, duración del transporte, horarios de su realización, y duración del contrato.

e) Póliza del seguro que cubra, conforme al importe establecido en la normativa en vigor aplicable, la responsabilidad civil por los daños que puedan sufrir los ocupantes de los vehículos en los que se realiza el transporte. Y último recibo al corriente de pago, correspondiente a la póliza referida. Ambos documentos podrán ser sustituidos por un certificado de la compañía de seguros que acredite el cumplimiento de sendos requisitos, en el que consten las matrículas de los vehículos, el tipo de seguro y la vigencia y pago del mismo.

f) Autorización de transporte público discrecional de viajeros (tarjeta de transporte clase VD).

g) En caso de colaboración entre transportistas: nombre de la empresa colaboradora, matrícula del vehículo/s, con la documentación señalada en los apartados anteriores y contrato de colaboración entre ambas empresas en vigor para el curso escolar de que se trate.

h) Plano sencillo o croquis, por viaje, con el suficiente grado de detalle para reflejar el itinerario, el sentido de circulación y la ubicación de las paradas.

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

2. En cada solicitud se deberá solicitar la autorización únicamente para el número de vehículos que se consideren imprescindibles para prestar correctamente el servicio en función del número de rutas y pasaje, incluyendo a estos efectos para cada uno de ellos, la documentación indicada en el apartado anterior.

Artículo 156. *Otorgamiento de la autorización.*

1. Comprobado que la documentación requerida acredita el cumplimiento de los requisitos exigidos en la normativa de aplicación, se otorgará la misma, en la que se hará constar:

a) Empresa titular de los vehículos.

b) Matrículas de los vehículos autorizados.

c) Centro escolar o centros a los que se va a prestar servicio.

d) Itinerario y paradas autorizadas.

e) Horario de prestación del servicio.

f) Plazo de validez de la autorización.

g) Otras condiciones a las que estará sometida la autorización.

Las autorizaciones referidas a transporte de menores sólo es necesario que contengan los datos referidos en los apartados a), b) y f).

2. La persona que conduzca el vehículo autorizado deberá llevar consigo la autorización municipal mientras dure la prestación del servicio.

3. El punto de parada autorizado estará situado de forma que quienes lo utilicen suban o bajen directamente del autobús a la acera que conecte con el itinerario peatonal accesible próximo. Queda prohibido subir o bajar del autobús desde la calzada de circulación.

4. La autorización de transporte escolar no se otorgará por un plazo de duración superior al que se refiera el correspondiente contrato con su clientela.

Artículo 157. *Distintivo.*

El Ayuntamiento de Madrid facilitará un distintivo a los vehículos autorizados, que deberán llevar mientras presten servicio adherido al cristal delantero del vehículo, en lugar visible.

Asimismo, en dicho cristal delantero deberán llevar un cartel, cuyas dimensiones mínimas serán de 0,50 x 0,30 centímetros, en el que se especifique el nombre del centro escolar o de trabajo y el número de ruta. El expresado cartel se colocará en lugar que no dificulte la visibilidad de la persona que conduzca.

Artículo 158. *Uso y validez.*

1. Las autorizaciones tendrán validez por el tiempo determinado en la propia autorización. La autorización perderá su validez si no se mantiene renovada y en vigor la documentación presentada para su solicitud.

2. La autorización, fotocopia de la misma debidamente compulsada, o copia en papel que contenga código seguro de verificación que permita la comprobación de su autenticidad en línea, debe llevarse en el vehículo durante la prestación del servicio.

3. La autorización de transporte regular de uso especial, escolar o de menores perderá su validez, sin necesidad de revocación expresa, si el vehículo careciera de la pertinente autorización de transporte discrecional (tarjeta de transporte VD), de inspección técnica vigente o de póliza de seguro de responsabilidad civil en vigor.

4. La validez de la autorización queda condicionada, asimismo, al cumplimiento de las condiciones en materia de estacionamiento y paradas contenidas en esta Ordenanza.

Artículo 159. *Condiciones del transporte regular de uso especial y transporte escolar.*

1. En los viajes con destino al centro escolar o de trabajo, las personas transportadas no podrán descender hasta llegar al término del recorrido. En los viajes de regreso sólo se tomarán viajeros en el origen, nunca en otros puntos del itinerario.

2. Cualquier modificación en las condiciones de prestación del servicio debe ser autorizada, previa solicitud, por el Ayuntamiento de Madrid.

3. En la realización de transporte escolar y de menores deben cumplirse los requisitos establecidos por el Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, en la medida en que resulten exigibles según lo dispuesto en el mismo.

4. El incumplimiento de estas condiciones, así como de las especificadas en los anteriores artículos, dará lugar a la apertura del expediente sancionador correspondiente.

5. Cuando estén prestando servicio, y con la única excepción del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general, los vehículos destinados al transporte regular de uso especial y transporte escolar gozarán de prioridad frente al resto de vehículos en la ordenación y gestión del tráfico, y en el tratamiento del mismo ante situaciones especiales tales como congestión u ocupación de la vía pública, siempre que ello sea posible, garantizando, en todo caso, la seguridad vial, según el criterio de la Policía Municipal o de los Agentes de Movilidad actuantes en cada caso.

Artículo 160. *Visado de autorizaciones.*

Las autorizaciones se visarán anualmente.

Para la realización del visado será necesario presentar la siguiente documentación:

a) Solicitud conforme al modelo normalizado.

b) Declaración de la entidad contratante del transporte y del transportista ratificando la vigencia del contrato de prestación del servicio, con indicación de las modificaciones introducidas en el mismo, si las hubiere. No obstante, si se ha suscrito un nuevo contrato, se aportará copia del mismo en lugar de dicha declaración.

c) Permiso de circulación y ficha de inspección técnica vigente de cada uno de los vehículos.

d) Póliza y recibo al corriente de pago de un seguro de responsabilidad civil (con cobertura ilimitada en el caso de transporte escolar).

e) Si se incluyen vehículos de colaboradores, copia del contrato de colaboración.

f) Si no se aporta acompañante para el servicio, declaración del centro escolar o del transportista de que más del 50 por 100 de los escolares a transportar son mayores de doce años y de que no se transportan alumnos de un centro de educación especial.

Artículo 161. *Reservas.*

1. Podrán establecerse reservas en vía pública en las proximidades de los centros de origen y destino de los viajes para los vehículos que realicen transporte público regular de viajeros de uso especial conforme a la normativa de aplicación, que permitan establecer puntos de parada para la subida y bajada de viajeros y de zonas de estacionamiento reservadas junto a los centros de origen o destino de los viajes.

Excepcionalmente, para garantizar la accesibilidad al autobús de un grupo de personas con dificultades de movilidad, cuando no hubiera en el ámbito de la parada autorizada infraestructura de parada de TPCURUG, se podrá establecer una reserva en vía pública en lugar distinto a los de origen o destino de los viajes del itinerario autorizado.

2. Estas reservas podrán concederse a solicitud de la entidad interesada en la que conste la ubicación y el número de posiciones de estacionamiento necesarias, así como la relación de los horarios de llegada o salida previstas para las diferentes rutas de transporte, que deberán acompañarse de sus autorizaciones en vigor.

3. El órgano competente podrá concederlas previo informe favorable de los servicios técnicos municipales sobre el cumplimiento de la normativa aplicable sobre transporte.

4. El interesado adoptará las medidas que sean necesarias para garantizar las condiciones de seguridad de las personas transportadas tanto en el recorrido como en la subida y bajada de los vehículos, debiendo disponer de acompañante cuando sea legalmente exigible.

5. Las reservas se señalizarán oportunamente indicando los días y horarios autorizados. Las paradas para subida y bajada de viajeros no serán objeto de señalización específica vertical ni horizontal.

CAPÍTULO IV

Transporte público colectivo discrecional y turístico

Artículo 162. *Reservas.*

1. Podrán establecerse reservas en vía pública para los vehículos que realicen transporte público discrecional y turístico de viajeros conforme a la normativa de aplicación, con objeto de dotar los puntos de parada de la infraestructura necesaria para la subida y bajada de viajeros accesible y segura y de zonas de estacionamiento para la espera o permanencia de dichos vehículos.

2. Estas reservas se establecerán garantizando la accesibilidad y seguridad de la subida y bajada de los viajeros y considerando su impacto sobre el uso residencial del espacio de estacionamiento, con arreglo a los siguientes criterios generales:

- Se valorará su ubicación en los entornos históricos con elevado atractivo turístico y cultural y en las proximidades de grandes estaciones de transporte o zonas de concentración de centros hoteleros.

- Se acondicionarán para garantizar la aproximación del vehículo a la alineación de bordillo, asegurando la accesibilidad al material móvil y la apertura de la rampa para subida y bajada de sillas de ruedas.

3. Las reservas se sujetarán a las limitaciones temporales que el Ayuntamiento de Madrid establezca en la señalización fija.

TÍTULO TERCERO

Vehículos

CAPÍTULO I

Motocicletas y ciclomotores

Artículo 163. *Estacionamiento.*

Las motocicletas y ciclomotores estacionarán en la vía pública respetando las condiciones establecidas en el Capítulo II del Título tercero del Libro I de la presente Ordenanza.

Artículo 164. *Circulación.*

1. 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.

2. Queda expresamente prohibido a quienes conduzcan motocicletas o ciclomotores arrancar o circular con el vehículo apoyando una sola rueda en la calzada.

3. Por razones de seguridad vial, mediante señalización específica, se podrá restringir la circulación de motocicletas, ciclomotores y vehículos análogos por alguno de los túneles de la ciudad de Madrid en función de sus características técnicas, estado u otras circunstancias.

4. Se prohíbe la circulación de ciclomotores por accesos y tramos no semaforizados de la M-30.

Artículo 165. *Líneas de detención adelantada.*

1. Para favorecer la circulación y la seguridad de ciclomotores y motocicletas, siempre que las condiciones técnicas de la vía lo permitan, se implantarán líneas de detención adelantada para garantizar la prioridad de estos vehículos en las salidas de los semáforos.

En vías con carril bus la mencionada línea de detención adelantada no afectará al mismo, que tendrá continuidad hasta la línea de detención propia de la intersección.

2. Las líneas a las que se refiere el apartado anterior podrán utilizarse también por las bicicletas y los vehículos de tres ruedas asimilados a las motocicletas, en las mismas condiciones que las establecidas para aquellos.

CAPÍTULO II
Bicicletas y otros ciclos

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.

Modificado artículo 166 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

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 7 b) y 47 "in fine" de la LTSV y 39.1 de la LCREM.

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.

Modificado artículo 167 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

Artículo 168. *Circulación en bicicleta por acera.*

1. Con carácter general y salvo lo expresamente indicado en esta Ordenanza, se prohíbe la circulación de bicicletas por las aceras, calles y zonas peatonales.

Cuando el ciclista precise acceder a éstas y a cruces de peatones señalizados, deberá hacerlo desmontando de la bicicleta y transitando con ella en mano hasta su destino o lugar de estacionamiento, actuando a todos los efectos como peatón.

2. Con carácter excepcional las personas menores de 12 años podrán circular en bicicletas por las aceras, zonas peatonales y calles peatonales que no hayan sido declaradas de especial protección para el peatón cuando cumplan los siguientes requisitos: que vayan acompañadas por una persona adulta a pie; que no sobrepasen en ningún caso los 5 kms/h; que desmonten del vehículo en caso de alta densidad peatonal; y que circulen y transiten respetando la prioridad de los peatones, con quienes deberán mantener una separación mínima de un metro, y las condiciones de seguridad vial.

Esta excepción no se aplica a las calles o zonas declaradas de especial protección para el peatón, en cuyas aceras o zonas peatonales se prohíbe la circulación de toda bicicleta.

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.

Modificado artículo 169 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

Artículo 170. *Circulación en vías ciclistas y vías acondicionadas.*

1. La circulación por el carril bici da prioridad de paso a las bicicletas con respecto a los vehículos de motor, incluyendo cuando los vehículos de motor realicen, en las calzadas, maniobras de giro a derecha e izquierda y corten el sentido de la marcha de la persona ciclista.

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.

3. En las calles en las que exista una coexistencia entre bicicletas y peatones (ciclocalles) se permitirá con carácter general la circulación de bicicletas en ambos sentidos de circulación. Con carácter excepcional se permitirá la entrada de ciertos vehículos a motor, lo cual se deberá indicar mediante la señalización correspondiente.

Esta coexistencia podrá limitarse en determinadas franjas horarias con carácter general o en determinados periodos en los que se prevea una importante afluencia de peatones en una zona, lo que se regulará mediante la señalización correspondiente.

4. Con objeto de dar continuidad a un itinerario ciclista se permitirá el paso por determinadas áreas estanciales u otros espacios peatonales por las zonas de paso que se habiliten al efecto, con las limitaciones horarias que en su caso sean pertinentes. En caso que la densidad peatonal no permita la circulación del ciclista sin realizar quiebros o maniobras bruscas, el mismo deberá desmontar de la bicicleta y continuar su marcha a pie respetándose en todo momento la prioridad que tiene el peatón en estos espacios.

5. Los peatones cruzarán los carriles bici preferentemente por los pasos de peatones señalizados al efecto. En caso de atravesar el carril bici fuera de los mismos, los peatones deberán cerciorarse de que pueden hacerlo sin riesgo ni entorpecimiento indebido.

6. En los pasos no semaforizados específicos para ciclistas, éstos tendrán prioridad sobre los demás vehículos, aunque deberán atravesarlos a una velocidad moderada y con precaución para que puedan ser detectados por el resto de vehículos y peatones.

En el caso de no disponer de semáforo específico, las bicicletas que circulen por una acera-bici o un carril bici deberán respetar los semáforos existentes en la vía, sin perjuicio de lo indicado en el artículo siguiente en relación con el giro a la derecha.

7. En aquellas calles que por su conectividad, pendiente y circunstancias del tráfico, formen parte de un itinerario donde las bicicletas tengan o puedan tener una mayor presencia, se podrá realizar una señalización específica en determinados carriles (ciclocarriles) en la que se advierta al resto de vehículos de la mayor presencia de bicicletas, limitando la velocidad en estos carriles con la señalización correspondiente.

Modificado artículo 170.2 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

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.

Modificado artículo 171 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

Artículo 172. *Transporte de personas, mercancías y mascotas.*

1. En las bicicletas se podrá transportar carga, personas o mascotas, y utilizar para ello sillas, remolques, semirremolques o semibicis, en los términos y con las limitaciones impuestas por la normativa estatal de aplicación. Tanto los elementos constitutivos de la bicicleta como los remolques deberán estar debidamente homologados.

El transporte de mascotas deberá realizarse en trasportín debidamente anclado y con sujeción del animal. El transporte de personas y mercancías deberá efectuarse de tal forma que no puedan:

a) Arrastrar, caer total o parcialmente, o desplazarse de manera peligrosa.

b) Comprometer la estabilidad del vehículo.

c) Provocar molestias que puedan ser evitadas.

d) Ocultar dispositivos de alumbrado o elementos reflectantes.

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.

3. La circulación de ciclos configurados para su ocupación por más de cinco ocupantes requerirá autorización singular, sin perjuicio de lo dispuesto en la presente Ordenanza para los vehículos de movilidad urbana.

Modificado artículo 172.2 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

Artículo 173. *Registro de bicicletas.*

1. El Ayuntamiento creará un registro municipal de bicicletas y regulará su régimen de funcionamiento.

2. La inscripción en el registro será voluntaria, salvo para las siguientes bicicletas o ciclos, que igualmente vendrán obligados a mostrar exteriormente la identificación o etiqueta obtenida durante el proceso de registro:

a) Las destinadas a cualquier modalidad de arrendamiento de corta, media y larga duración, con fines turísticos, culturales, de transporte, lúdico o deportivo.

b) Las destinadas a la distribución postal y de mercancías.

c) Las empleadas para el reparto de comida y alimentos.

d) Las destinadas al desarrollo de actividades económicas.

Artículo 174. *Plan Director de Movilidad Ciclista.*

La Junta de Gobierno aprobará con la periodicidad plurianual que determine, a propuesta del órgano competente en la materia, un plan director de movilidad ciclista para promover el uso de la bicicleta.

CAPÍTULO III
Vehículos de movilidad personal (VMP)

Modificado el título del capítulo III (libro II, título tercero) por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

Artículo 175. *Concepto.*

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

Modificado artículo 175 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

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.

Modificado artículo 176 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

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.

Modificado artículo 177 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

Rectificado error artículo 177.2 BO. Ayuntamiento de Madrid 07/11/2018 num. 8273 pag. 10.

Artículo 178. *Estacionamiento.*

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

Modificado artículo 178 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

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.

Modificado artículo 179 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

Artículo 180. *Patines y patinetes sin motor.*

1. Los patines y patinetes sin motor, monopatines o aparatos similares sin propulsión motorizada podrán transitar:

a) Por las aceras y demás zonas peatonales a una velocidad adaptada al paso de persona que no exceda los 5 kilómetros por hora, evitando en todo momento causar molestias o crear peligro. En ningún caso tendrán prioridad respecto de los peatones.

b) Por carriles bici protegidos o no, aceras-bici, sendas ciclables, pistas-bici y ciclocalles exclusivas para la circulación de bicicletas.

c) En los parques públicos, 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 5 km/h, respetando en todo momento la prioridad del peatón. En ningún caso podrán transitar sobre zonas ajardinadas.

Por carriles bici no protegidos únicamente podrán circular patinadores mayores de 16 años o menores acompañados.

En este caso, los patinadores deberán ir debidamente protegidos con casco homologado y señalizados con elementos reflectantes visibles y en situaciones de visibilidad reducida, con luces de posición.

En caso de que en el itinerario ciclista se pase de una vía exclusiva a una vía acondicionada de la tipología ciclocarril, la persona patinadora deberá pasar a la acera acomodando su velocidad de tránsito a la de los peatones.

Las personas que circulen con patines, patinetes sin motor, monopatines o aparatos similares por vías ciclistas habilitadas sobre las aceras o áreas peatonales, aceras-bici y sendas ciclables deberán hacerlo con precaución ante una posible irrupción de peatones y, muy especialmente, de niños y niñas, de personas mayores y de personas con diversidad funcional, así como mantener una velocidad moderada nunca superior a los 10 kilómetros por hora y respetar la prioridad de paso peatonal en los cruces señalizados.

Los monopatines y aparatos similares únicamente podrán utilizarse con carácter deportivo en las zonas específicamente señalizadas en tal sentido, así como en los parques públicos con las mismas limitaciones que las señaladas para patines y patinetes sin motor. Su utilización en determinadas aceras, zonas peatonales, o vías ciclistas podrá ser limitada por motivos de seguridad vial.

2. Excepcionalmente y previa autorización municipal expresa, podrá autorizarse la circulación de patines, patinetes, monopatines y aparatos similares por cualquier parte de la calzada, en circuitos segregados del resto de vehículos y bajo las condiciones que se indiquen en la correspondiente autorización.

CAPÍTULO IV

Vehículos pesados

SECCIÓN 1.ª CAMIONES

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) De camiones de más de doce toneladas por el interior de la ZBEDEP Distrito Centro.

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.

Modificado artículo 181 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

Artículo 182. *Restricciones de estacionamiento.*

Se prohíbe el estacionamiento en las vías públicas situadas dentro del perímetro formado por la M-30, así como en ésta y sus enlaces, incluso en las vías límite, de camiones de más de 12 toneladas de masa máxima autorizada, vayan o no cargados, durante todos los días, tanto laborables como festivos, excepto el tiempo imprescindible para realizar operaciones de carga y descarga cuya realización deberá respetar lo establecido en los Capítulos II y III del Título segundo del Libro III de la presente Ordenanza.

En las vías situadas fuera de la M-30, cuyo ancho de calzada sea igual o inferior a 9 metros, se prohíbe el estacionamiento de camiones de más de doce toneladas y de autobuses cuya longitud sea superior a 7 metros, de 21:00 a 9:00 horas. A estos efectos se considerará ancho de calzada la distancia entre bordillos de aceras, siempre que no exista mediana de anchura superior a los 5 metros. Fuera del horario indicado, el estacionamiento se limitará al tiempo necesario para la realización de los trabajos de carga y descarga o de subida y bajada de viajeros.

Artículo 183. *Excepciones.*

No estarán sometidos a las restricciones generales de circulación, carga y descarga, los siguientes tipos de vehículos y las actividades que se indican a continuación:

1. Los vehículos que presten servicios municipales de seguridad, salud y emergencias, poda, grúa municipal, Servicio de arrendamiento público de bicicletas de titularidad municipal, limpieza y recogida de residuos, control de la edificación y otros servicios municipales que hayan de atender necesidades en la vía pública o de las personas y que se encuentren debidamente rotulados, así como aquellos que prestando servicios municipales mediante gestión indirecta, presenten declaración responsable en la que se haga constar la matrícula del vehículo y que cumple con las condiciones generales de circulación para ese tipo de vehículo.

2. Los vehículos de mudanzas que cuenten con autorización municipal para el desempeño de su actividad.

3. Los vehículos de transporte de combustible a estaciones de servicio y gasóleos de calefacción para uso doméstico, los que tengan como destino puertos, aeropuertos y bases estacionales de aeronaves de lucha contra incendios con la finalidad de abastecer buques y aeronaves, y los destinados al abastecimiento del transporte ferroviario que estarán sujetos a la normativa de transporte de mercancías peligrosas.

4. Los vehículos especialmente adaptados para el transporte de hormigón preparado y mezclas asfálticas en caliente.

5. Los vehículos dedicados al transporte de contenedores, excepto la limitación horaria establecida en el apartado b del artículo 36. En aquellas vías, que no formen parte de la Red Básica de Transportes, en que sea imprescindible cortar momentáneamente la circulación para instalar o retirar un contenedor, se dispondrá, en el punto de la calle donde exista posibilidad de desvío, una señal portátil tipo S-15 a (calzada sin salida) con un cartel complementario con la siguiente inscripción: "Tráfico interrumpido por movimiento de contenedores: máximo, diez minutos."

Tanto la señal como el cartel complementario deberán ser reflectantes y llevarán en su reverso una inscripción con el nombre de la empresa de contenedores.

En aquellas vías que formen parte de la Red Básica de Transportes, en que sea necesario cortar la circulación para instalar o retirar un contenedor, además de cumplir las prescripciones anteriores, será necesario contar con un permiso específico del Ayuntamiento que fijará el horario en que se permiten estas operaciones.

6. Los vehículos destinados al arrastre o transporte de vehículos averiados o que deban ser retirados de la vía pública en aplicación de lo establecido en la presente Ordenanza, siempre que estén de servicio, incluyéndose en particular los destinados a asistencia de los vehículos TPCURUG que operan en la Red Básica de Transportes.

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.

Modificado artículo 183.7 y añadido artículo 183.8 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

SECCIÓN 2.ª TRANSPORTES ESPECIALES

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:

Consultar tabla Tipos de autorización en documentación asociada.

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.

Modificado artículo 184 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

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.

Modificado artículo 185 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

Artículo 186. *Escolta policial.*

Los vehículos que circulen al amparo de una autorización específica o excepcional requerirán en todo caso servicio de vigilancia y escolta por vehículo policial. En el caso de autorización específica el servicio de vigilancia y escolta se prestará con un vehículo policial y en el caso de autorización excepcional requerirá dos vehículos policiales.

Los vehículos que circulen al amparo de autorización de tipo genérico, requerirán servicio de vigilancia y escolta por vehículo policial en los siguientes casos: circulación en sentido contrario al habitual, giros prohibidos, corte de la circulación para el paso del vehículo, así como cualquier otra particularidad que observase quien fuese titular del vehículo y/o lo condujese durante la preceptiva verificación del itinerario previsto o prestación del servicio.

La autorización de circulación de vehículos especiales o en régimen de transporte especial se entenderá sin perjuicio de las autorizaciones de ocupación de la vía pública necesarias para la realización y/o prestación del servicio.

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 se determine 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.

Modificado artículo 187 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

CAPÍTULO V

Vehículos de tracción animal

Artículo 188. *Régimen general.*

1. Se prohíbe con carácter general la circulación de vehículos de tracción animal por la calzada, pudiendo autorizarse excepcionalmente mediante la expedición de la correspondiente autorización expresa municipal, previa solicitud en la que se indique motivo que justifica de la excepción, itinerario y horarios propuestos, y seguro de responsabilidad civil suscrito al efecto.

La autorización requerirá de informes de las unidades encargadas de protección de animales, seguridad vial y movilidad, todos ellos con carácter preceptivo y vinculante.

2. En todo caso se deberá respetar lo establecido en la Ordenanza Municipal Reguladora de la Tenencia y Protección de los Animales.

LIBRO III

Transporte y otros servicios

TÍTULO PRIMERO

Otros transportes de personas

CAPÍTULO I

Arrendamiento de bicicleta pública municipal Servicio de arrendamiento público de bicicletas de titularidad municipal

Artículo 189. *Normas generales de funcionamiento del servicio municipal de arrendamiento público de bicicletas.*

1. El Ayuntamiento de Madrid podrá prestar un servicio de arrendamiento público de bicicletas de titularidad municipal destinado a promover los desplazamientos ciclistas exclusivamente en las vías urbanas de la ciudad de Madrid que se regirá por lo previsto en esta Ordenanza, en la normativa reguladora del servicio vigente en cada momento y por el contrato privado de arrendamiento con quien utilice el servicio.

2. El servicio se prestará, de forma continuada las 24 horas del día los 365 días del año, a las personas mayores de 14 años. Las que sean menores de edad deberán contar con autorización y asunción de responsabilidades expresa por madres, padres o tutores.

3. Las tarifas del servicio y el precio de los abonos vigentes en cada momento se aprobarán por el órgano competente en materia de movilidad.

4. El seguro de responsabilidad civil cubrirá exclusivamente los daños y perjuicios en los que se cumplan los siguientes requisitos: los daños ocasionados por quien hubiera arrendado lícitamente el uso de la bicicleta, por los riesgos y cuantías fijados en la póliza de aseguramiento y de forma condicionada a que el siniestro se hubiera producido dando cumplimiento el usuario a la normativa reguladora del servicio, a las Ordenanzas municipales y la normativa sectorial de tráfico, circulación, seguridad vial, seguridad ciudadana y patrimonio de las Administraciones Públicas. El seguro no cubrirá los daños que pudieran producirse a cualquier mercancía transportada.

5. Las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad en el ejercicio de sus respectivas competencias y el personal responsable de la gestión del servicio podrá requerir igualmente la identificación de la persona usuaria y de su dispositivo de acceso al sistema si se detectase o se hubiese reportado alguna irregularidad.

Artículo 190. *Derechos, obligaciones y prohibiciones.*

Además de los previstos en las condiciones generales del servicio vigentes en cada momento, y las que específicamente se establezcan en los contratos de arrendamiento, quienes utilicen el servicio lo harán con sujeción a los siguientes derechos, obligaciones y prohibiciones:

1. Se reconoce a quienes utilicen el servicio los siguientes derechos:

a) Arrendar el uso de una bicicleta pública municipal que esté disponible, en estado de uso y funcionamiento seguros.

b) Recibir información de: las características del servicio y sus elementos; la normativa vigente sobre el mismo; las condiciones de contratación; las características del seguro de utilización; y las principales incidencias que se puedan producir en el servicio.

2. Son obligaciones de quienes utilicen el servicio: hacer uso con la debida diligencia de la bicicleta dando cumplimiento a la normativa del servicio y de tráfico y seguridad vial; asumir la guarda y custodia de la bicicleta desde su retirada hasta su correcto anclaje o estacionamiento; e indemnizar los daños y perjuicios que ocasione al patrimonio y a los servicios municipales.

3. Se prohíbe expresamente a quienes utilicen el servicio:

a) Utilizar las bicicletas por más de una persona en cada trayecto.

b) Utilizar las bicicletas en terrenos que no sean jurídicamente aptos para su circulación.

c) Transportar a otras personas, a animales, así como objetos que por su volumen o peso puedan dificultar la conducción o afectar a la seguridad vial de otras personas o vehículos.

d) El uso de la bicicleta por tiempo superior al marcado en las condiciones generales de uso del servicio público.

e) El uso de la bicicleta fuera del término municipal de Madrid o del ámbito geográfico de utilización que en cada momento establezca la normativa.

f) Ceder, prestar o subarrendar a cualquier otra persona el uso de la bicicleta o del dispositivo de acceso al sistema.

g) Utilizar dispositivos antirrobo para asegurarse la disponibilidad de una bicicleta pública municipal.

h) El transporte de la bicicleta en vehículos privados, así como en vehículos de transporte público no expresamente autorizados en la normativa del servicio.

i) El abandono de la bicicleta así como su estacionamiento en lugares distintos de los expresamente autorizados por la normativa del servicio.

j) El desmontaje o manipulación parcial o total de la bicicleta, del resto de elementos del sistema y/o del dispositivo de acceso.

CAPÍTULO II

Bicicletas y vehículos de movilidad personal privados destinados a arrendamiento

Modificado título del capítulo II (libro III, título primero) por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

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.

Modificado artículo 191 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

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.

Modificado artículo 192 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

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.

Modificado artículo 193 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

CAPÍTULO III
Otros servicios

Artículo 194. *Vehículos destinados al arrendamiento sin conductor de corta duración 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.

Modificado artículo 194 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

Artículo 195. *Requisitos ambientales para la circulación de autotaxis y vehículos de turismo en arrendamiento con conductor.*

Se prohíbe la circulación por las vías públicas objeto de esta Ordenanza a los vehículos clasificados como turismos destinados al servicio de autotaxi o al arrendamiento con conductor que no estén clasificados según el distintivo ambiental 0 EMISIONES o ECO para categoría M1 de acuerdo con la clasificación del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, salvo que se trate de un vehículo acondicionado para que pueda entrar y salir, así como viajar, una persona en su propia silla de ruedas, en cuyo caso deberá estar clasificado al menos según el distintivo ambiental C para categoría M1.

TÍTULO SEGUNDO

Distribución urbana de mercancías y otros servicios

CAPÍTULO I

Objeto y definiciones

Artículo 196. *Objeto.*

1. El presente capítulo y los dos siguientes regulan lo relativo a la distribución urbana de mercancías (DUM), que comprende los servicios de transporte, entrega y recogida tanto a establecimientos públicos como directamente a particulares.

2. Las medidas que se pudieran adoptar de restricción del tráfico de vehículos destinados a la distribución urbana de mercancías, tendrán en cuenta la necesidad de garantizar el servicio de reparto de mercancías, el servicio postal universal, y lo dispuesto en la Ordenanza de protección contra la contaminación acústica y térmica.

Artículo 197. *Definiciones.*

A efectos de la presente Ordenanza se definen los siguientes conceptos:

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.

2. Vehículos DUM: se consideran vehículos para la distribución urbana de mercancías los vehículos industriales clasificados por criterios de construcción en el Reglamento General de Vehículos como bicicletas, vehículos de movilidad urbana, ciclomotores, motocicletas, motocarros, automóviles de tres ruedas, vehículos mixtos adaptables, camión MMA <= 3.500 kg, camión, furgón/furgoneta, camión 3.500 kg < MMA <= 12.000 kg, camión MMA > 12.000 kg, furgón/furgoneta MMA <= 3.500 kg, furgón 3.500 kg < MMA <= 12.000 kg, furgón MMA > 12.000 kg (correspondientes a los grupos 02, 03, 04, 05, 06, 20, 21, 22, 24, 25, 26, 30 y 31 o cualquier otro vehículo construido para tal fin), u otros vehículos industriales debidamente homologados susceptibles de ser utilizados para el transporte de mercancías, siempre y cuando la persona física o jurídica titular o arrendataria del vehículo se encuentre en posesión de la correspondiente autorización de transporte o si estuviera exenta figure en situación de alta en el Impuesto de Actividades Económicas.

En las situaciones excepcionales reconocidas a estos efectos en la normativa europea, se considerarán también vehículos DUM aquellos automóviles utilizados para el traslado de mercancías perecederas siempre que cuenten con una unidad isotermo, frigorífica o refrigerante, su titular esté de alta en el Impuesto de Actividades Económicas y conste su matrícula en la correspondiente autorización de transportes de mercancías perecederas.

No se consideran vehículos a efectos de la distribución urbana de mercancías los vehículos clasificados por criterios de construcción en el Reglamento General de Vehículos como turismo por no tratarse de vehículos destinados a dicha actividad.

La utilización de otros sistemas móviles, como los dispositivos automáticos no tripulados de entrega de mercancías, se sujetará a la obtención previa de autorización municipal.

A los efectos de esta Ordenanza el comportamiento ambiental de los vehículos vendrá determinado por el distintivo ambiental emitido por la Dirección General de Tráfico.

La circulación de vehículos que transporten mercancías y que por sus características técnicas precisen de alguna autorización municipal de las establecidas en la presente Ordenanza, se regirá por lo dispuesto en los artículos correspondientes.

3. Sistema de identificación DUM: sistema electrónico de identificación de vehículos de distribución urbana de mercancías que habilitará el Ayuntamiento de Madrid de modo que permita identificar a todos los vehículos y operadores que realizan distribución de mercancías en la ciudad.

Mediante este registro electrónico se facilitará el sistema de acceso a Zonas de Bajas Emisiones y Áreas de Acceso Restringido, el uso de zonas de carga y descarga en vía pública, la aplicación de medidas extraordinarias durante episodios de alta contaminación atmosférica y de otras medidas de regulación de la circulación aplicables a la DUM.

El Ayuntamiento y las personas interesadas con vistas a la inscripción en el sistema de identificación DUM se relacionarán a estos efectos exclusivamente de modo electrónico, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 14.3

de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. La inscripción electrónica tendrá carácter inmediato.

4. Operación de carga y descarga: acción y efecto de trasladar una mercancía desde un establecimiento público o domicilio particular a un vehículo DUM o viceversa.

Modificado artículo 197.1 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

CAPÍTULO II

Horario y zonificación

Artículo 198. *Objeto.*

El objeto del presente capítulo es regular las operaciones de distribución urbana de mercancías en la ciudad de Madrid conforme a las distintas zonas y características de los vehículos.

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, incluyendo Distrito Centro, 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 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.

Modificado artículo 199 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

CAPÍTULO III

Espacios destinados a la realización de carga y descarga

Artículo 200. *Espacios.*

1. Las labores de carga y descarga se realizarán preferentemente en el interior de los locales comerciales e industriales, siempre que reúnan las condiciones adecuadas y las características de acceso de los viales lo permitan.

2. Únicamente se permitirá la carga y descarga en vía pública en los siguientes espacios destinados al efecto y en las condiciones que para cada uno de ellos se enumeran a continuación:

a) Bandas de estacionamiento permitido, sean en línea, batería o semibatería.

b) Reservas de carga y descarga, dentro del horario reflejado en la señalización correspondiente.

c) Carriles de circulación multiuso, que podrán utilizarse para distintos cometidos en función del horario. Estos carriles deberán estar señalizados al efecto.

d) En zonas peatonales y áreas de circulación restringida, siempre que la carga y descarga esté permitida mediante señalización y sea necesaria para dar servicio a estas zonas, con las limitaciones fijadas en la normativa municipal o en la señalización específica, debiendo garantizar en todo momento la continuidad del itinerario peatonal en las condiciones de accesibilidad legalmente establecidas.

3. Fuera de estos espacios y en condiciones distintas, deberá solicitarse una autorización especial como ocupación.

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.

Modificado artículo 201 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

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.

Modificado artículo 202 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

Artículo 203. *Último tramo.*

El Ayuntamiento de Madrid facilitará la instalación en aparcamientos municipales, incluyendo los ligados a mercados u otros de naturaleza similar, de puntos de ruptura de distribución urbana de mercancías, a efectos de facilitar el acceso a estos puntos de los vehículos más pesados de reparto de mercancía y el reparto posterior en el último tramo mediante vehículos más ligeros y poco contaminantes.

CAPÍTULO IV

Tránsito y distribución de mercancías peligrosas

Artículo 204. *Limitaciones.*

1. En todas las vías de titularidad municipal situadas en el interior de la M-40, excluyendo ésta y sus enlaces, se restringe la circulación a los vehículos destinados al transporte de mercancías peligrosas que deban llevar los paneles naranja de señalización de peligro reglamentarios conforme el Acuerdo Europeo sobre el Transporte de Mercancías peligrosas por Carretera (ADR).

Dicha circulación estará prohibida cuando tanto su origen como su destino se encuentren fuera de dicha zona, así como en los túneles de la M-30.

2. Anualmente el órgano competente, mediante Resolución y previa emisión de los informes técnicos necesarios, fijará, entre otras condiciones, las limitaciones generales en cuanto a fechas, horarios e itinerarios a la que quede sujeto dicho transporte.

En esta Resolución se establecerán las materias que pueden quedar exceptuadas de todas o algunas de las limitaciones que se establezcan, así como las materias que pueden ser eximidas mediante autorización especial municipal de la prohibición siempre y cuando se solicite y justifique la necesidad de circular.

La Resolución será publicada en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid y en el Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid.

Artículo 205. *Vehículos exentos de autorización especial.*

A todos aquellos vehículos destinados al transporte de mercancías peligrosas que de acuerdo con el artículo anterior resulten exceptuados de solicitar autorización especial municipal de circulación les será de aplicación lo dispuesto en esta Ordenanza para la circulación de vehículos destinados al transporte de mercancías en general.

Artículo 206. *Autorizaciones especiales.*

1. La solicitud de autorizaciones especiales para el transporte de mercancías peligrosas 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 se determine imágenes o justificaciones electrónicas de:

- Permiso de circulación de los vehículos.

- Tarjeta de Inspección Técnica con la ITV en vigor.

- Acreditación de estar al corriente de pago del Seguro Obligatorio de los vehículos.

- Acreditación de poseer seguro de responsabilidad civil que cubra expresamente los daños derivados del transporte de las mercancías.

- Certificado ADR en vigor (en los casos que sea obligatorio tenerlo de acuerdo con el ADR).

- Acreditación de la designación de Consejero de Seguridad de la empresa.

- Tarjeta de Transporte en vigor, en los casos en que sea obligatorio de acuerdo con la normativa de Transportes por carretera.

- Documento en el que se relacionen las clases de mercancías según ADR, las cantidades transportadas y la forma de transporte, así como el origen y destino del transporte. En caso de tratarse de una venta en ruta se hará constar tal condición.

2. En las autorizaciones especiales para el transporte de mercancías peligrosas que se otorguen se fijarán, previa emisión de los informes técnicos necesarios por razón de la fluidez del tráfico y la seguridad vial, incluyendo el de la entidad de gestión, explotación y conservación de la M-30, las condiciones a las que quedará sujeto dicho transporte, tales como calendario, horario e itinerario, e indicarán en su caso la obligación de que el convoy sea escoltado por Policía Municipal en virtud de lo especificado en el artículo 186 y, en el caso de la M-30, por equipos de mantenimiento de la vía.

CAPÍTULO V
Mudanzas

Artículo 207. *Objeto.*

1. A los efectos establecidos en la presente Ordenanza, tendrán la consideración de mudanzas las operaciones descritas en el artículo 71 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías.

2. Quedará sujeta a la obtención de las autorizaciones a las que se refiere el artículo 209 de la presente Ordenanza, la prestación del servicio de mudanza que requiera ocupar la vía pública en los siguientes casos:

a) Cuando se realice con vehículos cuya masa máxima autorizada (MMA) supere los 3.500 kg.

b) Cuando se realice con vehículos montamuebles, trampillas elevadoras o similares según sus fichas técnicas.

c) Cuando se realice con vehículos cuya MMA sea igual o inferior a 3.500 kg y lleven acoplado enganche para remolque montamuebles, o porten en su interior los montamuebles o aparatos similares.

3. Quedan excluidos de la presente regulación los traslados referidos en el párrafo anterior que se realicen con vehículos cuyo masa máxima autorizada (tara más carga) no exceda de 3.500 kg y no necesiten de medios mecánicos externos para la carga, ni operaciones complementarias de nuevo traslado, que se regirán por las reglas generales de estacionamiento previstas en la presente Ordenanza y por las relativas a las autorizaciones de ocupación de la vía pública y señalización establecidas en la misma.

Artículo 208. *Ocupaciones para mudanzas.*

Sin perjuicio de lo establecido con carácter general para las ocupaciones de las vías públicas con vehículos, en la presente Ordenanza, las ocupaciones para la realización de mudanzas tienen por objeto habilitar la utilización de la vía y espacios públicos a los vehículos y demás medios mecánicos externos necesarios para la prestación del servicio de mudanzas.

Serán beneficiarios de estas ocupaciones los sujetos que presten el servicio de mudanzas a quienes se otorgará la pertinente autorización, y sólo podrán ser utilizadas por los vehículos y demás medios mecánicos externos, en las condiciones especificadas en la autorización.

Artículo 209. *Autorización municipal.*

1. Para la ocupación de la vía pública mediante la prestación del servicio de mudanzas dentro del término municipal de Madrid, será preciso la obtención de autorización municipal.

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 veinte metros lineales en banda de estacionamiento, o el uso de acera por un vehículo.

Modificado artículo 209.2 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

Artículo 210. *Sujetos.*

1. La autorización genérica podrá ser solicitada por las personas físicas o jurídicas dedicadas a la prestación de servicios de mudanzas.

2. La autorización específica, podrá ser solicitada por las personas físicas o jurídicas dedicadas a la prestación de servicios de mudanzas, o, por cualquier persona que esté interesada en su realización, en cuyo caso asumirá las responsabilidades que pudieran derivarse durante su ejecución.

Artículo 211. *Documentación.*

La solicitud de cualquiera de los dos tipos de autorización municipal a los que se refiere el artículo anterior, 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 se determine imágenes o justificaciones electrónicas de:

1. Para las autorizaciones genéricas:

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

b) Declaración responsable de estar dado de alta en el Impuesto de Actividades Económicas en epígrafe que habilite para la realización de la actividad de mudanzas, y no haber causado baja y en su caso, estar al corriente de pago.

c) Póliza y recibo en vigor de seguro de responsabilidad civil que cubra las contingencias derivadas de la actividad a desarrollar sobre personas y cosas con una cobertura mínima de 150.000 euros por siniestro derivado de la mudanza.

d) Recibo en vigor que acredite encontrarse al corriente de pago correspondiente del seguro obligatorio del vehículo y demás medios utilizados para la prestación del servicio de mudanza.

e) Permiso de circulación del vehículo.

f) Tarjeta de transporte vigente.

g) Ficha técnica del vehículo. Asimismo deberá tener vigente la ITV favorable, extremo que será comprobado por la Administración.

h) Declaración responsable que acredite que la mudanza se ajusta a la presente normativa por realizarse con vehículos de las características indicadas en el artículo 207.2 de la presente Ordenanza.

2. Para las autorizaciones específicas:

a) Localización exacta en la que solicita realizar la ocupación, con expresión de la calle y número, dimensión expresada en metros lineales, duración, días y horarios de la ocupación y plano de la ocupación.

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

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.

Modificado artículo 212 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

CAPÍTULO VI
Rodajes

Artículo 213. *Objeto y Definiciones.*

1. Tendrá la consideración de rodaje a los efectos establecidos en la presente Ordenanza, todo proceso de grabación o retransmisión de una acción televisiva, cinematográfica o de realización de reportaje fotográfico que se realice

dentro del término municipal de Madrid y precise la ocupación del suelo, vuelo o subsuelo de dominio público, con vehículos o elementos de asistencia a la grabación.

2. Cualquier utilización del suelo, vuelo o subsuelo de dominio público municipal para la realización de acciones de rodaje en el término municipal de Madrid, precisará de la obtención previa de un permiso municipal.

3. El permiso municipal habilitará la utilización de las vías y espacios públicos a los vehículos de asistencia, elementos técnicos que se empleen en la filmación y la acción de rodaje necesarios para la realización de procesos de grabación o retransmisión de acciones televisivas, cinematográficas, documentales o reportajes fotográficos que tengan lugar en el término municipal de Madrid.

Estas autorizaciones se concederán exclusivamente a efectos de la utilización del dominio público sin perjuicio de aquellas otras autorizaciones, permisos o licencias que fueren precisas para la realización de las actividades o la prestación de los servicios correspondientes.

Artículo 214. *Tipos de solicitudes.*

Las solicitudes para ocupaciones de las vías y espacios públicos por motivo de los rodajes señalados en el artículo anterior podrán ser de dos tipos:

a) Actos comunicados, cuando el rodaje no necesite la utilización de equipos electrotécnicos, no dificulte la circulación de vehículos y peatones y el equipo de trabajo no supere las quince personas.

b) Resto de ocupaciones generales en la calzada y/o aceras, con independencia de que la acción de rodaje se efectúe o no en recinto cerrado o en lugares de especial interés (plazas de especial actividad, parques, jardines o ámbitos ajardinados).

Artículo 215. *Condiciones Generales.*

1. La tramitación de cualquier solicitud del tipo b) exigirá la incorporación de un informe técnico sobre afección a la movilidad que será emitido por el servicio competente.

2. Previamente a la retirada de la autorización, el sujeto pasivo de la tasa por utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público local, deberá acreditar su pago.

3. En la autorización se fijarán las condiciones en que habrá de realizarse el rodaje en cuanto a duración, horario, elementos a utilizar, vehículos y estacionamiento.

4. La señalización se realizara conforme establece la presente Ordenanza con carácter general para las ocupaciones.

5. Cualquier filmación que pretenda realizarse utilizando drones o cualquier otro tipo de aeronave pilotada por control remoto, deberá contar previamente con las autorizaciones que sean exigibles por la normativa de seguridad aérea, quedando prohibida la grabación sobre núcleos con aglomeraciones de personas.

6. La filmación con animales precisará de la obtención previa de autorización municipal, siendo obligatoria en todo caso la presencia de un veterinario en el set de rodaje que garantice y certifique el bienestar del animal durante su permanencia en el mismo.

Artículo 216. *Solicitudes de actos comunicados.*

Bastará la presentación de la solicitud de acto comunicado de rodaje para entenderse concedido el permiso, sin perjuicio de las comprobaciones posteriores que puedan realizarse por los agentes de la autoridad.

Artículo 217. *Resto de solicitudes de rodajes.*

La solicitud para la obtención de permisos de rodajes se realizará electrónicamente ante el Ayuntamiento de Madrid, en el formato y a través del sistema que éste establezca, con una antelación mínima de cinco días hábiles a aquel en el que deseen comenzar la ocupación para rodaje, adjuntando en todo caso al formulario electrónico que se determine imágenes o justificaciones electrónicas de:

a) Número de vehículos y longitudes aproximadas, para los que se solicita la reserva.

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

c) Plano de situación en el que conste el emplazamiento de los vehículos de asistencia, los elementos técnicos que se empleen en la filmación, la acción de rodaje y en su caso, los desvíos de tráfico propuestos cuando se pretenda el corte de una calle en los términos previstos en la presente Ordenanza.

d) Descripción de las actuaciones adicionales que sean necesarias para la realización del rodaje y que tengan incidencia sobre la vía pública, como retirada de mobiliario, iluminación, utilización de efectos especiales y similares.

e) En el caso de pretender utilizar drones o cualquier otro tipo de aeronave pilotada por control remoto, acreditación de poseer un seguro de responsabilidad civil frente a terceros por cada aparato y un certificado emitido por la compañía de seguros en el que expresamente se indique que dicha aseguradora se encuentra autorizada y que se cumple con los requisitos establecidos para cada una de las aeronaves y actividades declaradas por el operador.

f) En el caso de que el rodaje incluya animales, seguro de responsabilidad civil frente a terceros que cubra específicamente dicha circunstancia.

Artículo 218. *Disposiciones técnicas.*

Los informes técnicos de valoración de cada solicitud contemplarán las siguientes consideraciones:

a) Emplazamiento de vehículos de asistencia. Con carácter general, las ocupaciones con vehículos de asistencia se autorizarán en zonas donde no esté prohibido el estacionamiento, salvo que quede suficientemente acreditado que no existe ninguna zona próxima de estacionamiento permitido donde poder realizar la ocupación. Cuando la ocupación se solicite para zona de estacionamiento regulado, se realizará preferentemente en zona azul, pudiendo concederse en zona verde únicamente cuando no sea posible el estacionamiento en zona azul en las calles próximas a donde se desarrolle la acción de rodaje.

En las plazas de estacionamiento regulado de las vías de las Zonas de Bajas Emisiones solo se permitirá la colocación del vehículo de asistencia del grupo electrógeno hasta un máximo de 10 metros lineales, salvo que concurra alguna causa que justifique una ocupación superior.

b) Dimensión. Las ocupaciones con vehículos de asistencia, tratándose de una misma acción de rodaje, no podrán exceder de cincuenta metros lineales, si el estacionamiento está dispuesto en línea, y de cuarenta metros, si es en batería, salvo que concurra alguna causa debidamente acreditada que justifique una ocupación superior.

c) Duración. Con carácter general, tratándose de una misma acción de rodaje y solicitante, la ocupación se autorizará durante un máximo de 2 días dejando un tiempo mínimo de 15 días naturales para autorizar nuevamente otra ocupación por rodaje en la misma zona o zonas muy próximas, salvo casos excepcionales debidamente justificados.

Artículo 219. *Rodajes de interés municipal.*

1. La Junta de Gobierno o el órgano en que delegue, podrá acordar la declaración de interés municipal de aquellos rodajes que por tener características especiales de promoción de la ciudad de Madrid y de su imagen, o por la repercusión económica en la ciudad o circunstancias especiales que se justifiquen, así lo soliciten.

2. Cuando un rodaje sea declarado de interés municipal, no serán de aplicación las limitaciones técnicas de emplazamiento, dimensión y duración establecidas en el artículo anterior.

TÍTULO TERCERO

Personas con movilidad reducida

CAPÍTULO ÚNICO

Tarjetas para el Estacionamiento de personas con movilidad reducida

Artículo 220. *Definición.*

La Tarjeta de Estacionamiento para Personas con Movilidad Reducida (en adelante tarjeta o TEPMR) es un documento público acreditativo del derecho de las personas que cumplan los requisitos previstos en la legislación vigente y en esta Ordenanza, para estacionar los vehículos automóviles en que se desplacen lo más cerca posible del lugar de acceso o de destino.

Artículo 221. *Personas beneficiarias.*

Serán titulares del derecho a obtener la TEPMR las personas físicas que estén empadronadas dentro del término municipal de Madrid y, en el caso de personas jurídicas, las que tengan su sede o realicen su actividad en el término municipal de la ciudad de Madrid, de acuerdo a los siguientes requisitos:

1. Personas físicas que, de conformidad con el Anexo II del Real Decreto 1971/1999, de 23 de diciembre, de Procedimiento para el Reconocimiento, Declaración y Calificación del Grado de Discapacidad, tengan la consideración de personas con dificultad de movilidad para utilizar transportes colectivos a los que se refiere el Real Decreto 383/1984, de 1 de febrero.

2. Personas invidentes o con deficiencia visual que, previo examen por un oftalmólogo autorizado por la ONCE o por los equipos multiprofesionales de calificación y reconocimiento del grado de discapacidad, acrediten que cumplen en ambos ojos y con un pronóstico fehaciente de no mejoría visual, al menos, una de las siguientes condiciones:

a) Agudeza visual igual o inferior a 0,1 (1/10 de la escala de Wecker) obtenida con la mejor corrección óptica posible.

b) Campo visual disminuido a 10 grados o menos.

3. Titulares de vehículos de servicio privado que realicen transporte colectivo de personas con movilidad reducida en cuyos estatutos figure expresamente esta actividad entre sus fines sociales.

Las TEPMR únicamente podrán ser utilizadas cuando se esté prestando el servicio de transporte de personas con movilidad reducida y únicamente en el vehículo que esté autorizado en la misma.

4. Personas físicas o jurídicas a las que se refiere el artículo 3.2 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, cuando, tratándose de organizaciones pertenecientes al tercer sector, tal como se define este en el artículo 2.8 de la Ley 39/2006, de 14 diciembre, de Promoción de la Autonomía Personal y Atención a las Personas en Situación de Dependencia, tengan entre sus fines la prestación de los servicios sociales a que se refiere dicho artículo. Cuando se trate de personas jurídicas con ánimo de lucro, para la obtención de la TEPMR será condición

necesaria que presten servicios de titularidad pública mediante cualquier forma de gestión indirecta o de colaboración con la Administración competente.

5. Con carácter excepcional podrán expedirse TEPMR por razones humanitarias cuando se acrediten las dificultades de movilidad por causa de una enfermedad o patología de extrema gravedad que suponga fehacientemente una reducción sustancial de la esperanza de vida que se considera normal para su edad y demás condiciones personales, y que razonablemente no permita tramitar en tiempo la solicitud ordinaria de la tarjeta de estacionamiento.

De conformidad con lo que se dispone en la Disposición adicional única del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, la acreditación del cumplimiento de las anteriores condiciones se realizará de acuerdo con lo establecido en la disposición adicional primera del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre.

En todo caso, el Ayuntamiento de Madrid se reserva el derecho de conceder la tarjeta en aquellos supuestos en los que mediante la justificación médica oportuna y con informe favorable de los técnicos del Ayuntamiento de Madrid, se considere necesaria la utilización de la misma bajo las condiciones que para el supuesto concreto se establezcan, en los términos previstos en el párrafo anterior.

Artículo 222. *Documentación.*

Para poder expedir las TEPMR, deberá presentarse por las personas interesadas la siguiente documentación:

1. Personas físicas:

a) Formulario normalizado de solicitud accesible en la sede electrónica del Ayuntamiento de Madrid y en las oficinas municipales de registro.

b) Autorización al Ayuntamiento de Madrid para la consulta de los datos relativos al baremo de movilidad reducida en la base de datos de la Comunidad de Madrid -integrada en el anterior formulario- o, en caso de no autorizarlo, certificado de grado de discapacidad expedido por un Centro Base de la Comunidad de Madrid en el que quede reflejada la valoración establecida por el Real Decreto 1971/1999, de 23 de diciembre, de Procedimiento para el Reconocimiento, Declaración y Calificación del Grado de Discapacidad de la Comunidad de Madrid o bien certificado emitido por la ONCE o por los equipos multiprofesionales de calificación y reconocimiento del grado de discapacidad, para el caso de beneficiarios del apartado 2 del artículo anterior.

c) Dos fotografías tamaño carné o imagen electrónica equivalente en caso de que la tramitación se realizara por vía telemática.

2. Personas jurídicas:

a) Formulario normalizado de solicitud accesible en la sede electrónica del Ayuntamiento de Madrid.

b) Copia documental que justifique que entre los fines que obren en los estatutos del solicitante, conste el transporte de personas con movilidad reducida.

c) Cuando se trate de personas jurídicas con ánimo de lucro, copia del contrato o convenio con la Administración Pública de que se trate, en el que se acredite la prestación de un servicio público.

d) Permiso de circulación de los vehículos a autorizar, debiendo constar como titular la persona jurídica solicitante, o acreditar mediante el correspondiente contrato de "renting" o "leasing", la afección del vehículo a la persona jurídica solicitante.

Artículo 223. *Modelo de tarjeta.*

Las características de la tarjeta se adecuarán al modelo comunitario adoptado por Recomendación 98/376/CE del Consejo, de 4 de junio, adaptada por la Recomendación 2008/2005/CE, de 3 de marzo, y por el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de la Comunidad de Madrid, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización.

La tarjeta incorporará medidas de seguridad adicionales para su autenticación y control, ya sean visuales o informáticas, siempre que no se alteren las condiciones esenciales que la caracterizan.

Artículo 224. *Condiciones de uso.*

Además de lo determinado en los artículos 6, 7 y 8 del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, y en los artículos 7, 8 y 9 del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de la Comunidad Autónoma de Madrid, se establecen las siguientes condiciones de uso de la tarjeta:

1. La TEPMR será estrictamente personal e intransferible y sólo podrá ser utilizada cuando su titular sea transportado en el vehículo o éste sea conducido por la persona con movilidad reducida titular de la misma.

2. La TEPMR expedida a favor de personas físicas o jurídicas a que se refieren los apartados 3 y 4 del artículo 221 de esta Ordenanza estará vinculada a un vehículo determinado cuyo número de matrícula figurará en la tarjeta.

3. Se utilizará única y exclusivamente el original de la tarjeta quedando absolutamente prohibida su reproducción por cualquier medio, la manipulación o modificación del original y el uso de cualquier tipo de copia.

4. La tarjeta se colocará en el salpicadero del vehículo o adherida al parabrisas delantero por el interior, de forma que resulte claramente visible y legible desde el exterior. Se permitirá el examen de la tarjeta por la autoridad competente o sus agentes cuando así sea requerido.

5. Se utilizará la tarjeta acompañada siempre de un documento que acredite la identidad del titular, sin el cual no podrá hacer uso de la tarjeta de estacionamiento (Documento Nacional de Identidad, Número de Identificación Fiscal, tarjeta de residencia o cualquier otro documento oficial identificativo). Los menores de 14 años podrán acreditar su identidad mediante la exhibición del documento de reconocimiento de grado de discapacidad que permita la identificación por los agentes de la autoridad.

6. La tarjeta se utilizará evitando en lo posible generar problemas de tráfico.

7. La tarjeta será válida para estacionar en los lugares específicamente señalizados al efecto, gratuitamente y sin limitación de horario en las zonas reservadas para carga y descarga y en las zonas de aparcamiento del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), así como en lugares donde esté prohibido el estacionamiento mediante señales, ateniéndose en este caso a las indicaciones de los Agentes de Movilidad y Policía Municipal.

8. La tarjeta dará acceso a las Zonas de Bajas Emisiones y a las Áreas de Acceso Restringido, siempre de acuerdo a las condiciones específicas establecidas para ello. Este acceso estará vinculado también a un vehículo determinado cuyo número de matrícula será proporcionado al Ayuntamiento de Madrid por el titular de la TEPMR.

9. El Ayuntamiento de Madrid podrá utilizar sistemas electrónicos de validación de estacionamiento en las reservas para personas con movilidad reducida que permitan el control adecuado de las reservas.

Artículo 225. *Plazo de validez.*

1. El plazo de validez de la tarjeta será el especificado en la misma.

2. En el caso de personas físicas se aplicarán las reglas siguientes:

a) En los supuestos de movilidad reducida de carácter definitivo, la tarjeta de estacionamiento se concederá por períodos de cinco años renovables.

b) En los supuestos de movilidad reducida de carácter temporal, el plazo de vigencia de la autorización coincidirá con el que establezca el Dictamen Técnico Facultativo correspondiente.

3. En el caso de personas jurídicas, la vigencia y renovación de la tarjeta se ajustará a lo dispuesto por el apartado 2 a) de este artículo.

4. En el caso de personas jurídicas, si se modifica el vehículo autorizado, deberá solicitarse una nueva tarjeta.

5. Las tarjetas emitidas atendiendo a razones humanitarias tendrán una duración máxima de un año, pudiendo prorrogarse por un periodo igual, siempre que se mantengan las condiciones iniciales requeridas para su otorgamiento.

Artículo 226. *Renovación y duplicados.*

1. Las tarjetas se renovarán por el transcurso del plazo establecido para su vigencia y se sustituirán bien por caducidad, por robo o extravío, por deterioro o por cualquier otra causa que lo justifique según la apreciación del Ayuntamiento.

2. Los interesados deberán solicitar la renovación de la tarjeta antes de alcanzado el plazo de caducidad y, en todo caso, al menos durante el último mes anterior a la expiración del plazo de su vigencia, siendo de aplicación el plazo determinado en el artículo 10 del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, para extender su validez durante el proceso de renovación.

3. La renovación de la tarjeta dependerá de que se mantengan las condiciones que dieron lugar a su emisión anterior.

4. No se solicitará a los interesados que aporten documentos que estén a disposición del Ayuntamiento.

5. La entrega de la tarjeta renovada se realizará únicamente contra la entrega de la tarjeta caducada.

6. La sustitución de la tarjeta en el caso de sustracción exigirá que por parte del interesado se presente justificación de denuncia formulada ante alguno de los Cuerpos de Seguridad del Estado.

7. La sustitución de la tarjeta en el caso de deterioro exigirá que el interesado presente la tarjeta deteriorada. Será el Ayuntamiento quien valore si el deterioro de la tarjeta tiene la entidad suficiente como para la emisión de una nueva.

Excepto en el caso de renovación por caducidad, la nueva tarjeta se emitirá con la misma fecha de vencimiento que la anterior.

Artículo 227. *Usos indebidos*.

1. Las TEPMR vinculadas a un vehículo no podrán ser utilizadas más que en dicho vehículo y siempre que se esté dando traslado a personas con movilidad reducida.

2. El uso indebido de la misma ocasionará la revocación de la autorización y la retirada inmediata de la tarjeta por la autoridad municipal, sin posibilidad de volver a ser solicitada en un plazo máximo de dos años, sin perjuicio del ejercicio de otras actuaciones en los órdenes civiles o penales que pudieran corresponder.

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.

4. En caso de no haber sido retirada por la autoridad municipal, el acuerdo de revocación implicará necesariamente la entrega de la tarjeta revocada.

5. Los plazos establecidos en este artículo se contarán de la siguiente forma:

a) Cuando la tarjeta haya sido retirada por la autoridad municipal, desde la fecha del acuerdo de revocación.

b) Si la tarjeta no hubiera sido retirada, el plazo se iniciará el día de la fecha del acuerdo de revocación, siempre que el interesado devuelva la tarjeta invalidada dentro del plazo de diez días. Si la devolución fuera posterior a ese plazo, este se iniciará en la fecha de devolución efectiva.

Modificado artículo 227.3 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

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.

Añadido nuevo artículo 228 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

TÍTULO CUARTO

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

Añadido título cuarto (libro III) por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

Artículo 229. *Clasificación ambiental exigida a 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. 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.

Añadido nuevo artículo 229 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

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.

Añadido nuevo artículo 230 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

TÍTULO QUINTO

Eventos relevantes para la movilidad y el transporte público colectivo

Añadido título quinto (libro III) por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

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.

Añadido nuevo artículo 231 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

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 servicios, protección del patrimonio y 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.

Añadido nuevo artículo 232 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

TÍTULO SEXTO

Innovación

Añadido título sexto (libro III) por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

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.

Añadido nuevo artículo 233 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

LIBRO IV

Disciplina viaria

Suprimido contenido libro IV por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

TÍTULO PRIMERO

Régimen sancionador en materia de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial

Añadido nuevo título primero con capítulos I y II (libro IV) por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

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.

Añadido nuevo artículo 234 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

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.

Añadido nuevo artículo 235 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

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.

Añadido nuevo artículo 236 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

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 II, 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 segundo del libro II, 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.

Añadido nuevo artículo 237 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

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 f), 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.

Añadido nuevo artículo 238 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

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.

Añadido nuevo artículo 239 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

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.

Añadido nuevo artículo 240 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

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.

Añadido nuevo artículo 241 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

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.

Añadido nuevo artículo 242 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

TÍTULO SEGUNDO

Régimen sancionador en materia de convivencia yprotección del patrimonio municipal

Añadido título segundo (libro IV) por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

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.

Añadido nuevo artículo 243 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

Artículo 244. *Infracciones y sanciones en materia de convivencia en el espacio público 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 segundo y tercero del libro I, el título tercero del libro II, y de los títulos primero a tercero del libro III, 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 I, el título tercero del libro II, y de los títulos primero a tercero del libro III, 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.

Añadido nuevo artículo 244 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

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.

Añadido nuevo artículo 245 por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

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

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

2. Sin perjuicio de las prohibiciones y limitaciones específicamente establecidas, tanto en las ordenaciones de carácter permanente de las respectivas ZBEDEP, como en las ordenaciones temporales que se adopten en aplicación de los artículos 25 y 35, la prohibición general de circulación de los vehículos con clasificación ambiental

A según su potencial contaminante en las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE regulada en el artículo 21, se aplicará en los siguientes términos transitorios:

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

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

b) Los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del RGV y, que a fecha 1 de enero de 2022 no cumplan los requisitos de encontrarse domiciliados en la ciudad de Madrid en el RV y figurar de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

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

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

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

c) Hasta el 31 de diciembre de 2024 los vehículos, tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE.

d) Podrán acceder y circular por Madrid ZBE hasta el 31 de diciembre de 2024 el resto de vehículos con clasificación ambiental A no incluidos en el apartado 2 b) y que a fecha 1 de enero de 2022 no cumplan los requisitos de encontrarse domiciliados en la ciudad de Madrid en el RV y figurar de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino.

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

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

Modificada disposición transitoria primera por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

Disposición transitoria segunda. *Requisitos ambientales para la circulación de autotaxis y vehículos turismo de arrendamiento con conductor.*

Los vehículos autotaxi y los vehículos turismo de arrendamiento con conductor que a la entrada en vigor de esta Ordenanza ya estén asignados a esa finalidad y no cumplan los requisitos ambientales contemplados en el artículo 195, podrán seguir circulando de acuerdo con las siguientes disposiciones:

a) Hasta el 31 de diciembre de 2022 se permite la circulación de los vehículos con categoría A de clasificación ambiental y con categoría B de clasificación ambiental para categoría M1, salvo los vehículos acondicionados para que pueda entrar y salir, así como viajar, una persona en su propia silla de ruedas, que podrán seguir circulando hasta el 31 de diciembre de 2025.

b) Hasta el 31 de diciembre de 2027 se permite la circulación de los vehículos con categoría C de clasificación ambiental para categoría M1.

Disposición transitoria tercera. *Requisitos ambientales para el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro.*

1. En relación a la ZBEDEP Distrito Centro desde la fecha de entrada en vigor de la presente ordenanza:

a) No pueden gestionar invitaciones de acceso a la citada zona para vehículos con clasificación ambiental A las personas empadronadas en el Distrito Centro ni las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior de la ZBEDEP Distrito Centro.

b) No pueden acceder vehículos con clasificación ambiental A a las plazas de garaje particulares y los aparcamientos municipales para residentes situados en el interior de la ZBEDEP Distrito Centro.

c) Se prohíbe el acceso y circulación por la ZBEDEP de los vehículos a motor con al menos cuatro ruedas y con MMA no superior a tres mil quinientos kilogramos clasificados medioambientalmente en la categoría A, referidos en el artículo 23.3 d) 6.º y en los apartados 1.º, 2.º, 3.º, 6.º, 7.º, 12.º, 13.º, 14.º, 16.º y 18.º del artículo 23.3 e).

No obstante, los vehículos recogidos en los artículos 23.3 d) 6.º, 23.3 e) 1.º y 23.3 e) 14.º quedan excepcionados de esta prohibición de acceso a la ZBEDEP Distrito Centro cuando el prestador del servicio justifique la imposibilidad de prestar el servicio con otro tipo de vehículo, bien porque le vincule un contrato durante su vigencia, o bien porque no exista ese tipo de vehículo con clasificación ambiental CERO emisiones, ECO, C o B.

d) No pueden acceder a la ZBEDEP Distrito Centro los vehículos con clasificación ambiental A o B destinados a prácticas de conducción de autoescuelas ubicadas en el interior de dicha zona.

2. Hasta el 31 de diciembre de 2022 podrán acceder a la ZBEDEP Distrito Centro los vehículos a motor, con al menos cuatro ruedas y MMA no superior a tres mil quinientos kilogramos que dispongan de clasificación ambiental B, cuando se encuentren en los supuestos referidos en el artículo 23.3 d) 6.º y en los apartados 1.º, 2.º, 3.º, 6.º, 7.º, 12.º, 13.º, 14.º, 16.º y 18.º del artículo 23.3 e).

Los vehículos recogidos en los artículos 23.3 d) 6.º, 23.3 e) 1.º y 23.3 e) 14.º quedan excepcionados de esta prohibición de acceso a la ZBEDEP Distrito Centro cuando el prestador del servicio justifique la imposibilidad de

prestar el servicio con otro tipo de vehículo, bien porque le vincule un contrato durante su vigencia, o bien porque no exista ese tipo de vehículo de las categorías CERO emisiones, ECO, o C.

3. Podrán acceder a la ZBEDEP Distrito Centro los vehículos a motor con al menos cuatro ruedas y con MMA superior a tres mil quinientos kilogramos en los casos referidos en el artículo 23.3.d).6º y en los apartados 1.º, 2.º, 3.º, 6.º, 7.º, 12.º, 13.º, 14.º del artículo 23.3 e), en los siguientes términos:

a) Los vehículos con clasificación ambiental A: hasta el 31 de diciembre de 2022.

Los vehículos recogidos en los artículos 23.3 d) 6.º, 23.3 e) 1.º y 23.3 e) 14.º quedan excepcionados de esta prohibición de acceso a la ZBEDEP Distrito Centro cuando el prestador del servicio justifique la imposibilidad de prestar el servicio con otro tipo de vehículo, bien porque le vincule un contrato durante su vigencia, o bien porque no exista ese tipo de vehículo de las categorías CERO emisiones, ECO, C, o B.

b) Los vehículos clasificación ambiental B: hasta el 31 de diciembre de 2024.

Los vehículos recogidos en los artículos 23.3 d) 6.º, 23.3 e) 1.º y 23.3 e) 14.º quedan excepcionados de esta prohibición de acceso a la ZBEDEP Distrito Centro cuando el prestador del servicio justifique la imposibilidad de prestar el servicio con otro tipo de vehículo, bien porque le vincule un contrato durante su vigencia, o bien porque no exista ese tipo de vehículo de las categorías CERO emisiones, ECO o C.

4. Se permitirá el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro de los vehículos, excluidos turismos, ciclomotores, motocicletas y vehículos de tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, de empresas, sean éstas personas físicas o jurídicas, y de profesionales que presten servicios o entreguen o recojan suministros en la ZBEDEP Distrito Centro dentro de las siguientes franjas horarias, en función de la MMA, el periodo y la categoría ambiental del vehículo:

a) Vehículos con MMA mayor de tres mil quinientos kilogramos y menor o igual a dieciocho mil kilogramos:

Consultar tabla de requisitos ambientales ZBEDEP distrito Centro en documentación asociada.

b) Vehículos con MMA menor o igual a tres mil quinientos kilogramos:

Consultar tabla de requisitos ambientales ZBEDEP distrito Centro en documentación asociada.

5. Hasta el 31 de diciembre de 2024 se permitirá el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro de los siguientes vehículos con clasificación ambiental A, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro, en los términos y con sujeción a los requisitos ambientales generales, permanentes y temporales, para la circulación de vehículos en las vías urbanas de titularidad municipal, incluidas las establecidas en la regulación de Madrid ZBE:

a) Los vehículos de los que ya disponían en propiedad o usufructo el 24 de octubre de 2018, fecha de entrada en vigor de esta ordenanza, las personas empadronadas en el Distrito Centro y los que, con posterioridad a dicha fecha, adquieran éstas a título de herencia por fallecimiento de su titular.

b) Los destinados al transporte de personas titulares de TEPMR que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a la ZBEDEP Distrito Centro.

c) Los vehículos turismo que indiquen las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior del Distrito Centro o que se desarrollen en los mercadillos municipales ubicados en dicha ZBEDEP referidos en el artículo 23.3 d) 3.º.

d) Los que accedan a la ZBEDEP Distrito Centro para dejar o recoger alumnos de educación infantil, primaria o secundaria cuando las necesidades de estos así lo exijan.

6. Desde el día 1 de enero de 2025 solo se permitirá el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro de los vehículos con clasificación ambiental A que tengan reconocida la consideración de históricos conforme al RVH y de los vehículos adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro.

Modificada disposición transitoria tercera por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

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.

Modificada disposición transitoria cuarta por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

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.

Consultar tabla Ampliación del Servicio de Estacionamiento Regulado en documentación asociada.

Modificada disposición transitoria quinta por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

Disposición transitoria sexta. *Estacionamiento de ciclomotores, motocicletas y vehículos de tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas.*

Con excepción del Distrito Centro y de la ZBEDEP Distrito Centro, donde tendrá vigencia inmediata, 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.

Modificada disposición transitoria sexta por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

Disposición adicional primera. *Destino residencial de los aparcamientos rotacionales que reviertan al Ayuntamiento de Madrid.*

Conforme se produzca la extinción de las concesiones sobre aparcamientos rotacionales municipales y éstos reviertan al Ayuntamiento de Madrid, el órgano competente acordará el número de plazas que se destinan a satisfacer la demanda de los residentes.

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.

Modificada disposición adicional segunda por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

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.

Modificada disposición adicional tercera por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

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.

Modificada disposición adicional cuarta por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

Suprimida disposición adicional quinta por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

Disposición derogatoria única.

Quedan derogadas todas las disposiciones de igual rango que se opongan a la presente Ordenanza y, en particular, las siguientes:

a) La Ordenanza de Movilidad para la Ciudad de Madrid, de 26 de septiembre de 2005.

b) La Ordenanza reguladora de la Prestación de Servicios de Mudanzas, aprobada por Acuerdo Plenario de 30 de septiembre de 1992.

c) La Ordenanza reguladora del Servicio de Transporte Escolar y de Menores de Carácter Urbano en el Término Municipal de Madrid aprobada por Acuerdo Plenario de 6 de abril de 1984.

d) El artículo 22 y el párrafo primero del artículo 23 de la Ordenanza reguladora de la Señalización y Balizamiento de las Ocupaciones de las Vías Públicas por la Realización de Obras y Trabajos, aprobada por Acuerdo Plenario de 27 de mayo de 1992.

e) La tarifa de la tasa establecida para la Zona de Bajas Emisiones, en el artículo 6.1 y en el Anexo de la Ordenanza Fiscal de 9 de octubre de 2001, reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en Determinadas Zonas de la Capital y de delimitación de la Zona de Estacionamiento Regulado.

Disposición final primera. *Título competencial.*

Esta Ordenanza se dicta en ejercicio de las competencias atribuidas al Ayuntamiento de Madrid en materia de ordenación de la movilidad, al amparo de lo dispuesto en los artículos 38 a 45 de la Ley 22/2006, de 2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid, el artículo 25 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, de Bases del Régimen Local, 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, el artículo 6 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, y los artículos 99 y siguientes 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.

Añadida disposición final segunda por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

Disposición final tercera. *Publicación, entrada en vigor y comunicación.*

1. 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.

Añadida disposición final tercera por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

ANEXO I

Consultar anexo I en documentación asociada.

Modificado anexo I por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

ANEXO II

Consultar anexo II en documentación asociada.

Modificado anexo II por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

ANEXO III

Consultar anexo III en documentación asociada.

Modificado anexo III por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

ANEXO IV

Consultar anexo IV en documentación asociada.

Modificado anexo IV por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

ANEXO V

Consultar anexo V en documentación asociada.

Añadido anexo V por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

ANEXO VI

Consultar anexo VI en documentación asociada.

Añadido anexo VI por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

ANEXO VII

Consultar anexo VII en documentación asociada.

Añadido anexo VII por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. ANM 2021/43

Documento de carácter informativo. La versión oficial puede consultarse en el Boletín del Ayuntamiento de Madrid o en el Boletín de la Comunidad de Madrid.