

11



OFICINA DE REGISTRO DE VICEALCALDÍA
ENTRADA / REGISTRO
Fecha: 11/07/2005 Hora: 10:38
Nº Anotación: 2005/541441

D. **Manuel García-Hierro Caraballo**, Concejal portavoz en temas de movilidad del Grupo Municipal Socialista del Ayuntamiento de Madrid, con domicilio a efectos de notificaciones en Madrid, calle Mayor nº 71, comparece y como mejor proceda en Derecho

EXPONE

Que con fecha 6 de junio de 2005 se ha publicado en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, anuncio relativo a la aprobación inicial de la modificación de la **Ordenanza de Circulación para la Villa de Madrid**, abriéndose un plazo de información pública de 30 días para la presentación de reclamaciones o sugerencias, de acuerdo con lo establecido en el artículo 49 de la ley 7/85 de 2 de abril Reguladora de las Bases de Régimen Local.

La modificación de la Ordenanza de Circulación publicada, representa, en opinión del Grupo Municipal Socialista, una ocasión perdida para poner al día la principal norma de que dispone el Ayuntamiento para regular las cuestiones de movilidad y de utilización del viario público.

Aparte de que el momento elegido para lanzar este proyecto no es oportuno, pues coincide en el tiempo con la aprobación de la modificación de la Ley de Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad vial, que introduce el carné por puntos y modifica otros artículos que deberían ser considerados en la Ordenanza, el Equipo de Gobierno va a perder la ocasión de ofrecer a los ciudadanos una Ordenanza que responda a los problemas actuales con respuestas actuales.

En nuestra opinión, la nueva Ordenanza debería incluir otra serie de temas y con un enfoque adecuado al momento actual. Se trata de consolidar una nueva cultura ciudadana en relación con el tráfico: mejora de la seguridad vial, utilización de los espacios públicos preservando ciertas zonas de la circulación de vehículos a motor, fomento de los desplazamientos a pie y en bicicleta, prioridades al transporte público, facilidades a las personas con movilidad reducida, reducción de la contaminación y apoyo en la participación ciudadana.

Por el contrario, la Ordenanza olvida estos temas y también otros como la nueva regulación de la carga y descarga tantas veces prometida por el Partido Popular.

La Ordenanza contempla la posible extensión a todo el término municipal del estacionamiento regulado, sin que apreciemos razones de mejora de la movilidad o de utilización equitativa de los aparcamientos que la justifique. Por el contrario, creemos que esta medida equivale a la creación de un nuevo impuesto que afectará a todos los propietarios de vehículos que quieran aparcar en la calle.

Pero, además, la Ordenanza deja abierta la definición de la zona y su horario, así como la posible creación de áreas especiales, cuyos límites y horarios tampoco están definidos, entrando en contradicción con lo establecido en la Ley de Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad vial que en su artículo 38.4 dice: "El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por Ordenanza

municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas incluida la retirada del vehículo y la inmovilización del mismo cuando no se halle provisto de título que habilite el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o excedan de la autorización concedida hasta que se logre la identificación del conductor.” Es decir, la Ordenanza debe definir claramente cuales son las limitaciones establecidas y no dejarlo abierto, pendiente de una decisión del Alcalde o aquél en quien delegue. Con la redacción propuesta, el Alcalde podría cambiar la regulación siempre que quisiera, al margen de la Ordenanza, sin información pública y hurtando el debate al Pleno y a los ciudadanos.

Recordemos que, en su día, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid anuló el Bando de Carga y Descarga por considerar que su regulación debía ser objeto de una Ordenanza.

Otro asunto es el de la señalización, respecto al cual nuestro Grupo entiende que el Ayuntamiento no es competente para crear sus propias señales. En este sentido, la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid de 13 de enero de 2005, en relación con el artículo 8 de la vigente Ordenanza de Circulación, el cual establece que “cuando se trate de señales no incluidas en el Reglamento General de Circulación, la Autoridad Municipal aprobará el modelo de señal que para cada caso considere más adecuado, procurando darle la mayor difusión posible para conocimiento de los usuarios de la vía”, dice lo siguiente: “Este párrafo entiende la sala que debe ser anulado toda vez que se está autoatribuyendo en el mismo competencias que no le vienen encomendadas ni en el artículo 25 de la Ley 7/85, ni en el artículo 7 de la Ley de Circulación, y que además infringe el artículo 149 de la C.E.”, y más adelante: “En el hipotético supuesto de que el municipio de Madrid entendiere que las señales de tráfico incluidas en el Reglamento General de Circulación, eran insuficientes para el ejercicio de la facultad de ordenación del tráfico debería dirigirse al órgano competente de la Administración del Estado, para que conforme a las atribuciones que le confiere el artículo 149 de la C.E. elabore más modelos que se adecuaran a los hipotéticos supuestos no incluidos en el referido Reglamento, pero no podría elaborar ningún modelo de señal, por carecer de competencia para ello.” La Ordenanza, sin embargo, mantiene la misma redacción anulada e incluye un nuevo diseño de paso de peatones al margen del Reglamento de Circulación.

En esta misma sentencia se trata el controvertido asunto del estacionamiento de motos en las aceras. Dice la sentencia a este respecto que el artículo 63, párrafo 2ª de la Ordenanza que permite el estacionamiento en aceras, “es contrario al art.39.2e) de la Ley de Circulación que establece taxativamente “Queda prohibido estacionar sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de peatones”, sin admitir excepción alguna, por lo cual el municipio, en el ejercicio de sus potestades de ordenación del tráfico, no puede permitir lo que la ley expresamente prohíbe, porque mantener lo contrario, contravendría el principio de legalidad y el de jerarquía normativa, que al ser valores constitucionales que configuran todo el entramado de la actuación administrativa, hacen que devenga nulo cualquier acto o disposición normativa contraria a aquellos. El artículo 39 de la Ley no solo es claro sino que tiene la finalidad de garantizar la seguridad de los viandantes en las aceras y zonas destinadas al uso de éstos, seguridad que desde luego quiebra al permitir que vehículos de motor, como son

las motocicletas y ciclomotores, irrumpen en las aceras para estacionar en los lugares habilitados al efecto en contra de las prescripciones de la Ley.” También aquí la Ordenanza mantiene la redacción anulada.

Otros problemas que apreciamos en el texto presentado son: No vemos justificada la reducción de 7 a 5 días del plazo máximo de estacionamiento en un mismo lugar sólo porque para el Ayuntamiento sea más fácil de controlarlo de esta forma y no admitimos que el Ayuntamiento eluda su obligación de avisar al propietario en caso de retirada del vehículo. La retirada de vehículos de la vía pública en ciertos supuestos, como cuando se entiende que está estacionado para su venta, no tiene base legal suficiente y además, en estos casos siempre se podría recurrir a la aplicación del plazo máximo de estacionamiento en el mismo lugar. Se imponen nuevas restricciones a los peatones al suprimir las excepciones en que pueden circular por la calzada y silenciar la preferencia de que gozan en los pasos de cebra.

La inclusión como anexo de la Ordenanza del cuadro de infracciones y sanciones, cuyo importe podría ser actualizado por el Alcalde, es importante a efectos de dar mayor seguridad jurídica a los ciudadanos y de facilitar la publicidad de dichas infracciones y sanciones.

Por todo lo expuesto, dentro del plazo habilitado para ello, el Grupo Municipal Socialista presenta las siguientes

RECLAMACIONES

PRIMERA: Que por el Equipo de Gobierno se replantee la estructura de la Ordenanza, incorporando, en lo que proceda, la última modificación de la Ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial y desarrollando los temas que contribuyan a un enfoque sostenible de la movilidad, de forma que, además de los capítulos actuales con las modificaciones que más adelante se indican, la Ordenanza contemple los siguientes:

- Consejo Consultivo de Movilidad y Seguridad vial. Creación, cometido y funcionamiento.
- Áreas limpias y otras medidas ambientales.
- Prioridades al transporte público. Carriles y plataformas reservadas, prioridad semafórica, etc.
- Peatones. Áreas peatonales, áreas de prioridad peatonal, áreas de coexistencia.
- Bicicletas. Circulación, aparcamientos.
- Facilidades a personas con movilidad reducida.
- Vados para pasos de vehículos.
- Nueva regulación de la carga y descarga.
- Usos alternativos de la vía pública.
-

Con este esquema, un título más adecuado y que resalta los temas prioritarios de la Ordenanza, podría ser “Ordenanza de Tránsito, Estacionamiento y Seguridad Vial de la Villa de Madrid”.

SEGUNDA: En lo que respecta al articulado de la Ordenanza presentada, se proponen las siguientes modificaciones:

Artículo 1. Se propone suprimir el segundo párrafo: “En aquellas materias no reguladas expresamente por la Ordenanza, o que regule la Autoridad Municipal en virtud de la misma, se aplicará el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y los Reglamentos que la desarrollan.”, dado que su redacción es confusa y el párrafo es innecesario ya que la Ley es aplicable en todo caso y no sólo de forma subsidiaria.

Artículo 2. Se propone el siguiente texto, más respetuoso con lo que dice la Ley y también más claro en cuanto a la definición de las vías en que se aplica la Ordenanza:

2.1 Constituye el objeto de la presente Ordenanza, regular el uso de la vías públicas desde el punto de vista del tráfico y la ocupación del espacio en dichas vías con vehículos, estableciendo las normas que aseguren un mayor nivel de seguridad y haciendo así mismo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos todo ello con el fin de favorecer su integración social.

2.2 La presente Ordenanza será de aplicación en las vías urbanas comprendidas dentro del término municipal de Madrid y en el resto de vías cuya competencia hubiera sido cedida al Ayuntamiento

Artículo 3. Se propone añadir la expresión “de acuerdo con sus respectivas competencias” y suprimir el segundo párrafo ya que el capítulo 1º en que se incluye se titula “Agentes y señales” y los vigilantes de las zonas de estacionamiento regulado no son agentes. El texto quedaría por tanto:

*Una vez establecida la ordenación de la circulación y la señalización fija y variable en las vías a que se refiere la presente Ordenanza, corresponderá a los Agentes de la Policía Municipal y Agentes de Movilidad, **de acuerdo con sus respectivas competencias**, vigilar su cumplimiento, 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, Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y demás disposiciones complementarias, de acuerdo con la normativa vigente y con las disposiciones que dicten los Órganos y las Autoridades con competencias en materia de tráfico.*

Artículo 7. La competencia sobre la colocación de las señales, corresponde a la Autoridad Municipal que la ejercerá directamente ó por medio de sus contratistas. Por tanto, se propone el siguiente texto:

Corresponde con carácter exclusivo a la Autoridad Municipal la colocación, retirada y conservación de las señales de peligro, mandato, advertencia o indicaciones en las vías públicas reguladas en la presente Ordenanza, excepto en casos de parada de emergencia, y autorizar, en su caso, cuando proceda su colocación o retirada por particulares.

Artículo 8. Teniendo en cuenta que, conforme a la ley, el Ayuntamiento no puede crear sus propias señales, salvo las de carácter puramente informativo, se propone el texto:

La señalización de prohibiciones, peligros, mandatos, obligaciones o de cualquier otro tipo se realizará conforme a las normas y modelos de señales establecidas en el Reglamento General de Circulación.

*Cuando se trate de señales **de carácter puramente informativo** no incluidas en el Reglamento General de Circulación, la Autoridad Municipal aprobará el modelo de señal que para cada caso considere más adecuado, procurando darle la máxima difusión posible para conocimiento de los usuarios de la vía.*

Artículo 13. Con objeto de eliminar la contradicción que se crea en las calles de sentido único con varios carriles y banda de aparcamiento, se propone suprimir el punto 3 de este artículo.

Artículo 17. Se propone la siguiente redacción para el primer párrafo, más coherente con lo expresado en el artículo 2, manteniendo igual el resto del artículo:

*Será obligatoria la utilización, en todas las plazas del vehículo, de cinturones de seguridad u otros sistemas de retención debidamente homologados, correctamente abrochados, **en todas las vías sujetas a la presente Ordenanza**, con las excepciones siguientes:*

Artículo 19. El Reglamento General de Circulación establece la prohibición de circular a los vehículos que hayan sido objeto de una reforma de importancia no autorizada, circunstancia que debería recogerse en este artículo de la Ordenanza:

No podrán circular por las vías objeto de la presente Ordenanza los vehículos cuyos niveles de emisión de ruidos, gases o humos, sobrepasen los límites establecidos en la legislación vigente.

*Tampoco podrán circular por las citadas vías los vehículos que hayan sido objeto de una reforma **de importancia** no autorizada.*

Todos los conductores de vehículos vendrán obligados a colaborar en la realización de las pruebas reglamentarias de detección que permitan comprobar las posibles deficiencias indicadas.

Artículo 20. Este artículo de la Ordenanza mezcla la conducción negligente o temeraria con la circulación de bicicletas, no recogiendo además la excepción prevista para éstas en el Reglamento General de Circulación. Se propone desglosarlo en dos, 20 y 20 bis, con el siguiente texto:

Los usuarios de la vía están obligados a comportarse de forma que no entorpezcan, obstaculicen o causen peligro a la circulación de peatones y vehículos, o daños a los bienes.

Se prohíbe terminantemente la conducción negligente o temeraria de cualquier clase de vehículos, así como sin el alumbrado obligatorio.

Artículo 20 bis. En este nuevo artículo, independiente del nº 20, se añade la excepción para circulación de bicicletas recogida en el Reglamento General de Circulación con el siguiente texto:

Se prohíbe circular por autopistas y autovías con vehículos de tracción animal, bicicletas, ciclomotores, cuadriciclos y vehículos para personas de movilidad reducida. No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, los conductores de bicicletas mayores de 14 años, podrán circular por los arcones de las autovías, salvo que por razones justificadas de seguridad vial, se prohíba mediante la señalización correspondiente. Dicha prohibición se complementará con un panel que informe del itinerario alternativo.

Artículo 23. Proponemos que la tipificación de las infracciones se fije en un cuadro incorporado como Anexo I de la Ordenanza, por lo que el punto 1 de este artículo sería:
Transportar un número de personas superior al autorizado o a comodarlas de forma que se dificulte la visibilidad del conductor o su capacidad de maniobra o que vulnere lo dispuesto en el Reglamento General de Circulación.
El resto de puntos del artículo se mantiene

Artículo 29. Como el Ayuntamiento no puede crear sus propias señales y al objeto de evitar fiascos como el producido con los últimos separadores instalados, proponemos el siguiente texto:

*La autoridad municipal podrá establecer carriles reservados para la circulación de determinada categoría de vehículos, quedando prohibido el tránsito por ellos a cualquiera otros que no estén comprendidos en dicha categoría. La separación de los carriles de uso restringido de los de uso general podrá realizarse mediante señalización **reglamentaria** con pintura en el pavimento, señales luminosas o separadores físicos, **homologados** que resulten en todo caso visibles para los conductores.*

Artículo 30. Proponemos que la tipificación de las infracciones se fije en un cuadro incorporado como Anexo I de la Ordenanza, con lo que el texto quedaría:

Corresponderá exclusivamente a la Autoridad Municipal autorizar la ordenación del estacionamiento y la circulación en los viales de uso público, aunque fueran de propiedad privada.

Consecuente con ello, queda prohibida la ordenación del estacionamiento efectuada por particulares, consistente en la reserva de espacio, y no se podrá cortar la circulación ni instalar señal o indicación de ningún tipo sin la autorización expresada.

Artículo 40. Proponemos que la tipificación de las infracciones se fije en un cuadro incorporado como Anexo I de la Ordenanza. Consecuentemente se podría suprimir el último párrafo de este artículo.

Artículo 44. Proponemos que la tipificación de las infracciones se fije en un cuadro incorporado como Anexo I de la Ordenanza. Consecuentemente se podría suprimir el último párrafo de este artículo.

Artículo 45. Conviene aclarar que el punto 2 no se refiere a los pasos semaforizados, por lo que se propone sustituirlo por:

2. A los peatones que crucen por pasos de cebra.

El resto del artículo se mantiene.

Artículo 49. Condicionar la posibilidad de circulación de peatones por la calzada a que esté presente algún Agente que lo autorice, hace esta excepción prácticamente inaplicable. Proponemos el siguiente texto:

Los peatones transitarán por las aceras, pasos y andenes a ellos destinados, gozando siempre de preferencia las personas de movilidad reducida que se desplacen en silla de ruedas.

Excepcionalmente podrán circular por la calzada, siempre que adopten las debidas precauciones y no produzcan peligro o perturbación grave a la circulación, en los siguientes supuestos:

a) Cuando lleven objetos voluminosos que pudieran constituir, si circulase por la acera, un estorbo para los restantes peatones.

b) Cuando arrastren un vehículo de reducidas dimensiones que no sea de motor.

c) Los grupos de peatones que formen un cortejo y vayan dirigidos por una persona.

d) Los discapacitados que se desplacen en sillas de ruedas.

Cuando no existieran zonas para la circulación de peatones, podrán transitar por la calzada por el lugar más alejado de su centro.

Artículo 50. Se propone añadir un segundo párrafo como el que figura en la Ordenanza vigente:

Cuando porten objetos que supongan peligro o puedan producir suciedad, adoptarán las máximas precauciones posibles para evitar molestias.

Artículo 52. El Ayuntamiento no tiene competencia legal para crear sus propias señales por lo que se propone suprimir los dos párrafos siguientes:

Los pasos para peatones semaforizados se señalarán horizontalmente con dos líneas discontinuas de color blanco, dispuestas sobre el pavimento perpendicularmente al eje de la calzada, dependiendo la franja de separación entre ambas líneas de las circunstancias concurrentes del tráfico y la vía.

Los pasos para peatones no semaforizados se señalarán horizontalmente con dos líneas discontinuas de color blanco, dispuestas sobre el pavimento perpendicularmente al eje de la calzada, dependiendo la franja de separación entre ambas líneas de las circunstancias concurrentes del tráfico y la vía.

El resto del artículo se mantiene, salvo el punto 3 en que conviene aclarar cuál es la situación de los peatones, de acuerdo con el Reglamento General de Circulación:

3. En los restantes pasos, aún cuando tienen preferencia, no deberán penetrar en la calzada hasta tanto no se hayan cerciorado, a la vista de la distancia y velocidad a la que circulen los vehículos más próximos, que no existe peligro en efectuar el cruce.

Artículo 56. De acuerdo con la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid al respecto, no debería permitirse el aparcamiento de motocicletas en las aceras, por lo que es necesario modificar el punto 14 del artículo de la siguiente forma:

14. Sobre las aceras o en las zonas destinadas al uso exclusivo de peatones.

Artículo 59. Se propone añadir una precisión al último párrafo del artículo:

Salvo señalización en contrario, el aparcamiento se efectuará en línea, fila o cordón, paralelo al bordillo más próximo.

Artículo 61. La reducción del actual plazo de siete días permitido para el estacionamiento en un mismo lugar, no está justificada. El que esta reducción facilite la tarea de control por parte del Ayuntamiento, no es razón suficiente para limitar este derecho ciudadano. Se propone la siguiente redacción para el punto 2:

2. En un mismo lugar de la vía pública durante más de siete días consecutivos, a cuyo efecto sólo se computarán los días hábiles. En todo caso, el propietario 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 computaran 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 48 horas.

El punto 16 de este artículo es de dudosa legalidad y, por otra parte, ya existe en el mismo artículo la limitación de los días consecutivos en que se puede estacionar en un mismo lugar de la vía pública, por lo que se propone su supresión.

Los restantes puntos del artículo se mantienen.

Artículo 62. . De acuerdo con la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid al respecto, no debería permitirse el aparcamiento de motocicletas en las aceras, por lo que proponemos el siguiente texto:

Los vehículos de dos ruedas, ya sean motocicletas, ciclomotores o bicicletas, estacionarán en los espacios específicamente reservados para ellos. En el supuesto de que no los hubiera, siempre que esté permitido el estacionamiento, podrán estacionar en la calzada junto a la acera en forma oblicua a la misma y ocupando una anchura máxima de un metro y treinta centímetros, de forma que no se impida el acceso a otros vehículos o el paso desde la acera a la calzada.

Artículo 63. Por las razones anteriormente expuestas, la Ordenanza debería fijar los límites de la Zona de Estacionamiento Regulado, en cuyo caso no tiene sentido el punto 2 de este artículo que establece que el Alcalde, o el órgano en que delegue, fijará los límites de la Zona de Estacionamiento Regulado dentro del término municipal. Se propone, por tanto, la supresión de este punto.

Respecto a las plazas azules, consideramos que es conveniente otorgar una mayor protección al área central, por lo que proponemos el siguiente texto:

PLAZAS AZULES: Destinadas preferentemente a visitantes, quienes tendrán, con carácter general, una limitación de tiempo máximo de aparcamiento de 1 hora 30 minutos en la zona interior al 2º cinturón y de 2 horas en el exterior del mismo. En estas plazas podrán estacionar asimismo residentes con idéntica limitación de horario, abonando la misma tasa que abonen los visitantes, consignada en la correspondiente Ordenanza Fiscal. Los visitantes no empadronados en Madrid podrán estar sujetos al pago de una tasa de cuantía diferenciada de conformidad con lo establecido en la correspondiente Ordenanza Fiscal.

Con el sistema actual es posible estacionar hasta 3 horas en el mismo lugar, lo cual nos parece excesivo si se quiere facilitar la rotación de las plazas. Proponemos el siguiente texto para el punto 4:

4. En el supuesto de que cualquier usuario rebasase hasta un máximo de 30 minutos y sin superar en total las 2 horas o 1 hora y 30 minutos ó 1 hora permitidas según las zonas, e l límite que figure en el tique a dquirido, podrá suplementar el pago por el exceso, considerándole en tal caso dentro de la normativa. El exceso abonado no se tendrá en cuenta a los efectos prevenidos en los artículos 89.14 y 91.10 de ésta Ordenanza.

Artículo 64. Por las razones expresadas, la Ordenanza debería fijar el horario de limitación del estacionamiento, por lo que se propone suprimir el punto 1 del artículo que atribuye al alcalde la determinación de este horario.

Igualmente, la Ordenanza debería fijar, en su caso, las Áreas Diferenciadas que se crea conveniente implantar, razón por la que se propone la supresión del punto 2 que deja su definición en manos del alcalde.

Respecto a los puntos 3 y 4, también se propone su supresión al no estimar convenientes las áreas que hacen imposible el aparcamiento de los residentes y considerar contraproducentes para una adecuada política de movilidad sostenible las áreas que incentivan los desplazamientos en vehículo privado.

Artículo 67. Se propone la siguiente redacción, coherente con las observaciones anteriores y que además contempla la posibilidad de volver a estacionar en la misma zona, siempre que se cambie de calle, lo cual es fácilmente controlable y asegura la rotación de las plazas.

Como norma general, en las zonas de estacionamiento regulado el tiempo máximo de duración del estacionamiento para los no residentes será de 2 horas en el exterior del segundo cinturón y 1 hora 30 minutos en el interior en plazas azules y 1 hora en plazas verdes. Para los residentes y en plazas azules 2 horas en el exterior del segundo cinturón y 1 hora 30 minutos en el interior. Transcurrido dicho período el vehículo no podrá volver a estacionarse dentro de la zona, en la misma calle en que estaba estacionado previamente.

Artículo 91. Más arriba hemos expresado nuestra opinión sobre la dudosa legalidad del punto 16 del artículo 61 y proponíamos su supresión. Como consecuencia de esta

supresión, habría que eliminar también la referencia a dicho punto en el artículo actual que quedaría:

Los Agentes de la Policía Municipal y Agentes de Movilidad podrán ordenar la retirada de un vehículo de la vía pública y su traslado al depósito correspondiente, cuando se encuentre inmovilizado o estacionado en cualquiera de los supuestos 3 a 15, ambos inclusive, contemplados en el artículo 61 de esta Ordenanza o en alguna de las situaciones siguientes:

El resto del artículo se mantiene.

Artículo 93. Consideramos que el Ayuntamiento no puede eludir su obligación de avisar al propietario cuando se retira un vehículo. Proponemos el siguiente texto para sustituir al último párrafo, manteniendo el resto del artículo:

En los supuestos a que se refieren los apartados 7, 8 y 9 del artículo 91 de esta Ordenanza, los propietarios de los vehículos sólo vendrán obligados a abonar los gastos referidos en el párrafo anterior en el supuesto de que se hubiera anunciado mediante señales la ocupación la calzada, al menos con 48 horas de antelación al momento en que ésta se produzca, computadas en días hábiles.

En todos los casos el Ayuntamiento adoptará las medidas necesarias para poner en conocimiento del propietario del vehículo, lo antes posible, el lugar en que se encuentra depositado el vehículo retirado.

Artículo 97. Interesa centrar la obligación de los vigilantes en su cometido específico, por lo que se propone el siguiente texto:

Los vigilantes de las zonas de estacionamiento regulado formularán las denuncias relativas a la normativa específica que regula dichas zonas.

Asimismo, cualquier persona podrá formular denuncia de las infracciones a los preceptos de la presente Ordenanza que pudiera observar.

En ambos casos, la denuncia no tendrá presunción de veracidad.

Artículo 109. Consideramos que, para ofrecer una mayor seguridad jurídica y un mejor conocimiento por parte de los ciudadanos, el cuadro de sanciones debe formar parte de la Ordenanza. En este caso, el texto del artículo puede ser el siguiente:

Las infracciones que pudieran cometerse contra lo dispuesto en la presente Ordenanza serán sancionadas con multa y, en su caso, con suspensión del permiso o licencia de conducción o cualquier otra medida accesoria establecida en la Ley.

La cuantía de las multas será la recogida en el adjunto cuadro de claves de infracciones e importe de sanciones según las tipificaciones establecidas en la Ley sobre Tráfico y en el Reglamento General de Circulación.

Dicha cuantía podrá ser actualizada por el Alcalde.

Anexo I. Cuadro de claves de infracciones e importe de sanciones

Este Anexo de nueva creación recogerá el cuadro de infracciones y sanciones que, en nuestra opinión, debe formar parte de la Ordenanza.

Disposición adicional. Si en algún momento resulta necesario desarrollar la Ordenanza, consideramos que se debería enviar al Pleno para su debate y eventual modificación, por lo que proponemos suprimir la Disposición adicional que atribuye al titular del Área competente en materia de movilidad, circulación y transportes, esta competencia.

Disposición transitoria segunda. De acuerdo con la observación realizada respecto a los pasos de peatones en el artículo 52, no tiene sentido mantener esta disposición.

Disposición transitoria tercera. Como ya hemos reiterado, la Ordenanza debería incluir la delimitación definitiva de la Zona de Estacionamiento Regulado y, en su caso, de las posibles Áreas diferenciadas, así como sus respectivos horarios. Por tanto se propone la supresión de esta Disposición transitoria y, en su lugar, incluir en los artículos 63 y 64 de la Ordenanza las oportunas definiciones de zonas y horarios.

Madrid, 11 de julio de 2005.



Fdo. Manuel García-Hierro Caraballo