

AL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE MADRID
Director de la Oficina del Secretario de la Junta de Gobierno

Alegaciones al proyecto de modificación de la Ordenanza de Movilidad, del Área de
Gobierno de Seguridad y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid

LA _____,
con CIF _____, con domicilio social en la calle _____,
código postal _____ de Madrid, representado por _____,
con D.N.I. nº _____, como _____

E X P O N E:

La Junta de gobierno de la Ciudad de Madrid, en sesión celebrada el 8-07-2010, adoptó un acuerdo por el que se aprueba el Proyecto Inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad para la ciudad de Madrid. Dicho acuerdo ha sido publicado en el BOCM el 9 de julio de 2010, abriéndose un período de información pública y presentación de alegaciones de 30 días naturales, hasta el 9 de agosto.

Esta Asociación de Vecinos, dentro del plazo legal habilitado para ello, por medio del presente escrito, formula las siguientes

A L E G A C I O N E S

UNO. Antecedentes.-

La limitación del estacionamiento de vehículos en Madrid está regulado por la Ordenanza de Movilidad (antes ordenanza de circulación) aprobada por el pleno municipal de 26-09-2005. En el capítulo 1 (artículos 63 y siguientes) del Título Quinto (que se ocupa de las limitaciones al uso de las vías públicas) regula las limitaciones referidas a la duración del estacionamiento. Y en la disposición transitoria Tercera se establecían los límites de la Zona de Estacionamiento Regulado.

El Concejal de Gobierno de Seguridad y Servicios a la Comunidad extendió la Zona de estacionamiento Regulado mediante decreto de 16-02-2006, que fue publicado en el BOCM el 2-03-2006.

La Sentencia 253/2008 de 23 de septiembre de 2008 dictada por el Juzgado de lo Contencioso Administrativo nº 26 de Madrid, ratificada por el TSJM en sentencia de 30 abril de 2009, declaró NULO el citado decreto, quedando sin efecto dicha ampliación.

Los efectos de esta sentencia firme son totales, tanto en lo que respecta a los vecinos y contribuyentes afectados, como respecto de las empresas y los contratos firmados en base a una ampliación declarada NULA, con lo que todos los actos basados en dicho decreto carecen de soporte legal alguno, restituyendo la situación a la fecha anterior al decreto que carece de naturaleza y efectos jurídicos. Es lo que están corroborando los juzgados de lo contencioso Administrativo de Madrid en sentencias dictadas por demandas ante sanciones impuestas por el Ayuntamiento a partir de 2006 en las zonas de ampliación.

Con posterioridad a la primera de las sentencias aludidas, el Pleno del Ayuntamiento de Madrid, en sesión extraordinaria celebrada el día 22 de diciembre de 2008, adoptó el siguiente acuerdo:

“Aprobar la modificación de la Ordenanza Fiscal reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital y de delimitación de la Zona de Estacionamiento

Regulado, que figura como Anexo del presente Acuerdo, y que, una vez publicado su texto en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, entrará en vigor el 1 de enero de 2009” En su Disposición Adicional se hacía una relación de los barrios y Cascos Históricos que comprendía la Zona de Estacionamiento Regulado. Dicha modificación de ordenanza se encuentra recurrida ante el Tribunal Superior de Justicia de Madrid, encontrándose pendiente de sentencia, por estimar que no es la aludida ordenanza la que tiene que regular el ámbito de aplicación del SER, y porque se trata de una ampliación de las zonas reguladas sin una adecuada justificación y que además es contraria a los fines que se establece en la limitación horaria del estacionamiento.

Más de cuatro años después de la ampliación NULA de las zonas de estacionamiento regulado, y de año y medio de provisionalidad (pendiente de sentencia judicial), la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid se plantea modificar los límites del Estacionamiento Regulado por medio de la Ordenanza que lo regula.

La relación de barrios y Cascos Históricos que figura en el Anexo que el acuerdo de la Junta de Gobierno añade a la Ordenanza de Movilidad, supone, de hecho, una ampliación respecto de la delimitación que figura en la Disposición Transitoria Tercera de la vigente ordenanza, pues no hace sino incorporar los barrios a los que se amplió, por decreto NULO, en 2006.

Esta ampliación a barrios periféricos, incluso externos al cinturón de la M-30, debe considerarse contraria al derecho por los siguientes argumentos.

DOS. Sobre el procedimiento seguido para la aprobación.-

Debe quedar establecido que en el procedimiento para la aprobación de esta modificación de Ordenanza, debe respetarse lo estipulado en la **Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local**, que en su artículo 49, establece:

“La aprobación de las ordenanzas locales se ajustará al siguiente procedimiento:

Aprobación inicial por el Pleno.

Información pública y audiencia a los interesados por el plazo mínimo de treinta días para la presentación de reclamaciones y sugerencias.

Resolución de todas las reclamaciones y sugerencias presentadas dentro del plazo y aprobación definitiva por el Pleno.

“En el caso de que no se hubiera presentado ninguna reclamación o sugerencia, se entenderá definitivamente adoptado el acuerdo hasta entonces provisional”.

Aunque la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid abra un período de información pública tras la aprobación del proyecto (artículo 48 de la Ley 22/2006 de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid), esto no anula el mandato legal de la Ley de Bases de Régimen Local citada anteriormente de abrir una período de 30 días **tras la aprobación por el Pleno.**

TRES. Falta de memoria justificativa de la ampliación de las zonas de Estacionamiento Regulado.-

El expediente puesto a información pública que acompaña este acuerdo de modificación de ordenanza contiene unos informes jurídicos y una introducción que ha sido convertida en exposición de motivos de la modificación propuesta. Pero NO EXISTE NINGUNA MEMORIA QUE JUSTIFIQUE LA AMPLIACIÓN DE LOS LÍMITES DEL ESTACIONAMIENTO REGULADO, en particular a barrios periféricos de la ciudad, como debería ser preceptivo.

De hecho, hasta tanto no entre en vigor la presente modificación de ordenanza, conviven dos disposiciones, del mismo rango pero de contenido muy diferente, que afectan a los límites del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER): La Disposición Transitoria Tercera de la vigente Ordenanza de Movilidad de la Ciudad de Madrid, y la Disposición Adicional la Ordenanza Fiscal reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital y de delimitación de la

Zona de Estacionamiento Regulado; la primera con unos límites que son aproximadamente la mitad que los recogidos en esta segunda disposición (recuérdese, pendiente de Sentencia Judicial).

Aunque en la Exposición de Motivos se trata de justificar que el ámbito espacial de aplicación de la Zona de Estacionamiento Regulado ya está recogido en la disposición adicional antes mencionada de la ordenanza fiscal, y por ello simplemente se trata de trasponer una disposición vigente en otra disposición del mismo rango, en este caso, por las razones antedichas, no se trata de esto, sino de una auténtica AMPLIACIÓN, como se deduce del estudio de la disposición transitoria tercera vigente y el anexo que se propone incorporar.

La modificación de apartado 2 del artículo 63 de la ordenanza da mayor peso a lo que se viene defendiendo. La redacción vigente establece que “el Alcalde, o el órgano en que delegue, fijará los límites de la Zona de Estacionamiento Regulado dentro del término municipal, previa la señalización oportuna y la publicación del correspondiente anuncio en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid”, dejando fijados los límites en lo dispuesto en la Disposición Transitoria Tercera aludida.

La nueva redacción que se propone para el mismo apartado 2 del artículo 63 es muy clara al respecto: “La Zona de Estacionamiento Regulado es la comprendida en el ámbito espacial delimitado en el Anexo”. Antes era una zona limitada, con posibilidades de ampliación, mientras que a partir de la modificación propuesta, los límites serán los que figuran en el Anexo, cuyo contenido es muy diferente, y mucho más amplio que el actualmente en vigor, lo que requiere una memoria justificativa, como establece la Ley Reguladora de las Haciendas Locales que en su artículo 25 dice textualmente que “*Los acuerdos de establecimiento de tasas por la utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público, o para financiar total o parcialmente los nuevos servicios, deberán adoptarse a la vista de informes técnico-económicos en los que se ponga de manifiesto el valor de mercado o la previsible cobertura del coste de aquéllos, respectivamente.*”

Porque, como dice la Sentencia 253/2008 de 23 de septiembre de 2008 dictada por el Juzgado de lo Contencioso Administrativo nº 26 de Madrid en su apartado Undécimo, “*En el supuesto de autos, el acto administrativo está fijando el ámbito espacial del Servicio de Estacionamiento Regulado. Pero la fijación del ámbito espacial de ese servicio determina también los sujetos pasivos a los que va a afectar, lo que no puede considerarse instrumental. Se trata de habilitar la aplicabilidad en un determinado espacio, de todo un conjunto de limitaciones, quedando definidos al mismo tiempo, por referencia, los sujetos pasivos a los que va a afectar, que serán los residentes en esa zona, en primer término*” (el destacado en negrilla es de la sentencia) , “

Al ampliar los límites del estacionamiento regulado, respecto de la delimitación vigente hasta la modificación propuesta de la Ordenanza de Movilidad, nuevos vecinos (sujetos pasivos) resultan afectados, lo que requiere una justificación de por qué ahora sí cuando antes no lo eran, y también las razones que motivan que otros vecinos no se vean afectados por estas medidas, pues unos u otros pueden sentirse agraviados por ello. **ESTA FALTA DE MOTIVACIÓN INVALIDA LA MODIFICACIÓN PROPUESTA**

CUATRO. Las razones de la ampliación pretendida en la Ordenanza Fiscal reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital y de delimitación de la Zona de Estacionamiento.-

Analizamos en este apartado la memoria presentada con motivo de la modificación de la Ordenanza Fiscal reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital y de delimitación de la Zona de Estacionamiento efectuada en 2008 (recurrida y pendiente de Sentencia judicial), que ampliaba de hecho la zona de Establecimiento Regulado, cuyos objetivos están en contradicción con la ampliación que se pretende hacer.

En dicha memoria se declaraba que “*se ha buscado evitar el traslado de efectos perjudiciales e infracciones a zonas limítrofes y posibilitar que en la actualidad, el ámbito espacial se circunscriba a límites en general, claramente diferenciados, como Calle 30, parques y jardines, zonas verdes o vías de gran amplitud y capacidad de tráfico que minimizan el efecto frontera*”. No sólo la delimitación de

los llamados Cascos Históricos carece de calles, parques y jardines, zonas verdes o vías de gran amplitud y capacidad de tráfico que minimizan el efecto frontera, sino que lo mismo ocurre, por ejemplo, con los barrios de la Paz o El Pilar, del distrito de Fuencarral, en los que la M-30 (o Calle 30) atraviesa por medio estos barrios, con lo que hay partes de los mismos que se encuentran fuera del perímetro de esta gran vía de circulación.

En el caso de los Cascos Históricos de Carabanchel Alto y Bajo, Fuencarral y Hortaleza, la memoria citada anteriormente declaraba lo siguiente.

Paralelamente y por las especiales características del urbanismo de nuestra ciudad, que además de contar con el centro histórico propiamente dicho conserva los cascos históricos de los municipios que en su reciente historia ha ido absorbiendo, se planteó la implantación del sistema de regulación en los cascos históricos de Carabanchel (Alto y Bajo), Hortaleza y Fuencarral, con los siguientes objetivos; aumentar la accesibilidad al terciario de barrio; incrementar las posibilidades de estacionamiento del residente: reducir la indisciplina de estacionamiento, mejorando también la seguridad vial; garantizar la carga y descarga de mercancías a través de la vigilancia de las zonas específicas.

Podemos resumir que en el caso de los llamados cascos históricos:

- a) Con el estacionamiento regulado se persiguen unos objetivos ajenos a la Ordenanza de Movilidad que regula el estacionamiento regulado y a los establecidos en el artículo 7 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (LTSV)
- b) A mediados del siglo XX un total de 13 municipios periféricos fueron anexionados al término de Madrid. No se entiende por qué se ha implantado el Estacionamiento Regulado en tan sólo 4 de estos cascos históricos, todos ellos periféricos, y no en todos, resultando una decisión arbitraria.
- c) En estos llamados cascos históricos, de los que el paso del tiempo y la construcción de viviendas han dejado muy pocos vestigios, no disponen de un terciario significativo cuyo acceso deba ser potenciado. El efecto que la implantación del SER ha provocado es precisamente el contrario, ya que el pequeño comercio de barrio que existe en estos Cascos Históricos, que es similar al del barrio periférico al que pertenece, se ha visto muy seriamente dañado al no poder competir con las grandes superficies comerciales, en las que además el estacionamiento es gratuito.
- d) Al tratarse de zonas periféricas de la ciudad, durante el día no existe escasez de plazas de estacionamiento para los residentes que pudieran aconsejar la implantación del SER, justo al contrario de lo que ocurre en las zonas centrales y de servicios de la ciudad.
- e) No existe ninguna disposición (ni la Ordenanza de Movilidad, ni la LTSV) que se proponga combatir la indisciplina del estacionamiento por medio del estacionamiento regulado, ya que el medio adecuado es a través de la policía municipal y los Agentes de Movilidad

El Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección 2ª), en sentencia de fecha 16 de julio de 1998 (FU 1998/8381) relativa a una Ordenanza que **“regula el estacionamiento de vehículos en Madrid, con el propósito de disuadir a los vecinos residentes en las zonas periféricas de utilizar el automóvil particular en las zonas céntricas**, limitando a tal efecto el tiempo de su estacionamiento en las mismas”, establecía tres distintos regímenes de utilización de las vías públicas

Existen, pues, tres distintos regímenes de utilización de las vías públicas: A. El régimen de los barrios o zonas periféricas, donde el uso de la calzada para estacionar es público para todos los vecinos (residentes o no residentes en dichas zonas), sin límites, salvo los específicos, exigidos por el tráfico (calles estrechas, esquinas, etc.) o por razones de seguridad (salidas de locales de espectáculos, ambulancias, etc.). El uso público excluye obviamente todo tributo ya sea con fin no fiscal, o ya sea una tasa por estacionamiento; B. El régimen de las zonas de regulación ordinaria (barrios céntricos) que ya no son de uso público absoluto, respecto de las cuales hay que distinguir: a) Residentes en dichas zonas que pueden estacionar el automóvil, sin límite temporal en su respectiva zona, pagando formalmente un precio público, que sustancialmente es una tasa, de 2.470 ptas.; y b) No residentes en dichas zonas, a los cuales se les limita de modo absoluto el tiempo de estacionamiento en un máximo de dos horas y a la vez se les exige un denominado precio público, pero que realmente es una tasa, cuya tarifa es disuasoria, es decir creciente en función del tiempo, porque la ordenación del estacionamiento pretende que utilicen otros medios de transporte, distintos a su propio automóvil, para ir al lugar de trabajo, o para otras muchas actividades ciudadanas. Ha sido tradicional en la tasa por ocupación del suelo que las tarifas sean crecientes en función del tiempo, con el propósito de que tales ocupaciones sean lo más breves posibles.”

El Tribunal Supremo deja clara la existencia de tres distintos regímenes de utilización de las vías públicas, reconociendo la existencia de barrios o zonas periféricas, cuyo “uso público excluye obviamente todo tributo ya sea con fin no fiscal, o ya sea una tasa por estacionamiento”.

La Sentencia 253/2008 de 23 de septiembre de 2008 dictada por el Juzgado de lo Contencioso Administrativo nº 26 de Madrid que anula el decreto de ampliación de las zonas de estacionamiento regulado del Concejal de Seguridad y Servicios a la Comunidad deja también claro en su Fundamento Jurídico Undécimo que “*las razones que justifican la implantación de este tipo de servicio, están íntimamente relacionadas con las circunstancias específicas de las zonas concretas donde van a aplicarse*”. Para añadir a continuación que “*Los municipios que han puesto en práctica éste o similares sistemas de regulación del estacionamiento, nunca los han establecido de forma aleatoria. Porque, la bondad de este tipo de regulación depende de la preexistencia de determinadas necesidades, que aconsejan la rotación del estacionamiento. Y estas necesidades se aprecian en función de las zonas específicas en donde se proyecta la implantación del sistema, que permiten evaluar si está o no indicado*”

Como muy bien señala la sentencia, la regulación del SER puede tener una utilidad en los barrios centrales de la ciudad, que son focos de atracción de visitantes, tanto por su amplia oferta comercial y de servicios central como por los puestos de trabajo existentes en multitud de despachos, oficinas y comercios. Por el contrario los barrios periféricos y residenciales, con una muy limitada oferta comercial y de servicios de barrio, y escasos puestos de trabajo en oficinas, las plazas de estacionamiento en calles quedan generalmente vacías durante el día, por los desplazamientos al lugar del trabajo de los residentes, y la casi nula llegada de visitantes. **Es obvio que la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado en los barrios periféricos residenciales de la capital no soluciona ningún problema de esas zonas y sólo tiene un objetivo recaudatorio, porque los fines que estableció la Ordenanza de Movilidad para la ciudad de Madrid que lo regula, en su artículo 63 “Como medio de ordenación y selección del tráfico y con el fin de garantizar una adecuada rotación de las plazas de aparcamiento en la vía pública, se establecen limitaciones en la duración del estacionamiento” se cumplen en los barrios periféricos sin necesidad de la implantación del SER en el horario diurno en que está fijado este servicio.** Los problemas de estacionamiento se producen por la noche por la escasez de plazas de aparcamiento, pero no por la entrada de visitantes, sino porque el parque automovilístico de los residentes supera la oferta de plazas disponibles. Y a este problema el SER no da ninguna solución.

Debe considerarse arbitrario y contrario al ordenamiento jurídico y a la jurisprudencia la extensión del Estacionamiento Regulado a zonas y barrios periféricos de la ciudad, como se pretende con la anulación de la vigente Disposición Transitoria Tercera y la incorporación del Anexo propuesto a que alude el apartado 2 del artículo 63 que se modifica, y por tanto debe retirarse de la presente modificación de la Ordenanza de Movilidad, dejando la regulación en los términos que figuraba en la redacción vigente de dicha Ordenanza, cuyos límites no han sido cuestionados ni en vía administrativa, ni judicial, ni por los vecinos afectados.

El acuerdo con los vecinos.-

Los portavoces de gobierno del Ayuntamiento de Madrid, en particular su alcalde, han declarado en reiteradas ocasiones que las ampliaciones de los límites del estacionamiento regulado se deben hacer por acuerdo con los vecinos y comerciantes afectados.

En este caso no sólo no se ha hecho así, sino que desde que se intentó en 2006 se justificó alegando “numerosas peticiones vecinales” que en realidad no se habían producido, sino más bien al contrario, porque lo que es público y notorio es que la ampliación de 2006 contó con el rechazo abrumador de los vecinos y comerciantes afectados de los barrios periféricos.

Es más, en una visita realizada por el alcalde de Madrid a la calle Gral. Ricardos (5 de mayo de 2010), declaró que nadie hasta ese momento le había pedido la colocación de parquímetros, pues lo único que había recibido era protestas por su implantación, y por eso se encontraba sorprendido. Añadiendo que las nuevas ampliaciones sólo se harían con el acuerdo entre vecinos y comerciantes.

Por ello debe rechazarse esta modificación de los límites del SER por no haberse consultado a los vecinos afectados que reiteradamente han mostrado su rechazo a una medida que no les beneficia y supone una carga tributaria complementaria, además de perjudicar a los pequeños comerciantes que han visto mermados por esta medida sus ingresos, impotentes ante la competencia desigual con las grandes superficies comerciales que disponen de plazas de aparcamiento gratuitas, lo que ha provocado el cierre de numerosos comercios en los años que lleva implantada la ampliación, aunque de manera irregular, en os barrios periféricos..

Datos que demuestran que el SER no es necesario en los barrios periféricos.-

Los datos estadísticos del propio Ayuntamiento de Madrid sobre la ocupación de las plazas de estacionamiento regulado en las diferentes zonas de la capital muestran la gran diferencia de comportamiento entre las zonas centrales y las periféricas. Con un número similar de plazas reguladas en ambas grandes zonas, los datos avalan que la recaudación por tiques en las tres zonas de ampliación realizada en 2006 (periferia) es justamente la mitad de lo recaudado en las otras tres zonas de estacionamiento regulado existente con anterioridad a 2006, como puede apreciarse en el siguiente cuadro:

INGRESOS POR TIQUES DEL SER DE 2006 A 2009

| | Años | | | | Nº Plazas |
|--|------------|------------|------------|------------|-----------|
| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | |
| ZONAS PERIFÉRICAS (AMPLIACIÓN 2006) | 13.861.861 | 22.212.837 | 21.182.197 | 25.936.000 | 79.000 |
| ZONAS CENTRALES (ANTERIOR A 2006) | 45.792.463 | 48.219.896 | 41.898.894 | 54.064.000 | 87.000 |

Nota: En los últimos años se trata de cantidades presupuestadas, pendientes de liquidación del ejercicio
Fuente: Ayuntamiento de Madrid (presupuestos y anuarios)

Estos datos demuestran dos cosas:

Que el SER puede ser útil en las zonas centrales de la ciudad (de hecho se utiliza por los vecinos y visitantes), mientras que en los barrios periféricos el uso es residual, ya que apenas hay visitantes hacia las zonas residenciales.

Que supone una carga añadida al municipio, ya que se está pagando a las empresas concesionarias por un servicio que es deficitario para la ciudad y además no beneficia a los vecinos ni del barrio afectado ni al conjunto de la ciudadanía.

Los barrios periféricos y cascos históricos a los que se amplió el SER en 2006 no han visto mejorar su situación, ni en su aspecto urbanístico ni social, como puede comprobarse perfectamente.

Por todo ello SOLICITA

Se tenga presentado este escrito en tiempo y forma, y con él por hechas las anteriores alegaciones y se rectifique la propuesta de **Modificación de la Ordenanza de Movilidad para la ciudad de Madrid** en los siguientes apartados de su artículo único:

- **Apartado veintiséis, que modifica el apartado 2 del artículo 63, que debería quedar redactado de la manera siguiente: “La Zona de Estacionamiento Regulado es la comprendida en el ámbito espacial delimitado en la Disposición Transitoria Tercera”.**
- **Apartado sesenta y tres: En lugar de suprimir, modificar la Disposición Transitoria Tercera actualmente en vigor, cuyo texto deberá comenzar así: “Los límites de la Zona de Estacionamiento Regulado son los siguientes: calle Mateo Inurria, ...”, manteniendo inalterado el resto de la Disposición**
- **Apartado sesenta y cuatro: Anular este apartado de inclusión, pues entra en contradicción con la Disposición Transitoria Tercera actualmente en vigor**
- **ANEXO: Supresión del anexo que se propone incluir.**

Además se solicita que esta modificación de ordenanza incluya una cláusula por la cual se suprima la Disposición Adicional de la Ordenanza Fiscal reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital y de delimitación de la Zona de Estacionamiento Regulado incluida en la modificación aprobada por el Pleno del Ayuntamiento de Madrid en su sesión celebrada el 22 de diciembre de 2008, por ser contradictoria con la vigente Disposición Transitoria que se propone mantener.

Todo lo cual somete a la consideración del Área de Gobierno de Seguridad y Movilidad de la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid

En Madrid a 19 de julio de 2010.

Fdo. _____