

III. ADMINISTRACIÓN LOCAL

AYUNTAMIENTO DE

49

MADRID

OTROS ANUNCIOS

Área de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad

Decreto de 10 de julio de 2025, del delegado del Área de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad, por el que se aprueba la convocatoria del procedimiento de autorización demanial de aprovechamiento especial del dominio público municipal que supone la circulación, parada y estacionamiento del transporte turístico colectivo de la ciudad de Madrid y se determinan sus condiciones.

El artículo 149.1.21.^a de la Constitución Española reconoce la competencia exclusiva del Estado en materia del transporte terrestre que transcurra por el territorio de más de una Comunidad Autónoma. En desarrollo de dicho título competencial, el Estado ha dictado la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), la cual dedica su Capítulo VI a los denominados “transportes turísticos”.

La LOTT exige, en esencia, la contratación del transporte turístico en un viaje combinado, ofertado por una agencia de viajes, a un precio sensiblemente superior al de una línea regular con la cual pueda coincidir. El Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT), desarrolla la LOTT en lo relativo a la prestación de la actividad de transporte turístico.

Por su parte, el art. 148.1.5.^a de la Constitución asigna a las comunidades autónomas el transporte intracomunitario, es decir, el que se limita al ámbito territorial de una Comunidad Autónoma. Además de la competencia exclusiva anterior, las Comunidades Autónomas son competentes, a tenor de su artículo 148.1.18.^a, para la promoción y ordenación del turismo en su ámbito territorial.

El artículo 26.1.21 de la Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero de Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid atribuye a la misma la promoción y ordenación del turismo en su ámbito territorial.

La Ley 1/1999, de 12 de marzo de Ordenación del Turismo de la Comunidad de Madrid, en sus artículos 2.2 a) y 35 considera entre las actividades turísticas dentro de su ámbito de aplicación las que proporcionan a los usuarios turistas el transporte y otros servicios complementarios.

Conforme a lo previsto en el artículo 4 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid los municipios son competentes, con carácter general, para la ordenación, inspección y sanción de los servicios urbanos de transporte público de viajeros que se lleven a cabo dentro del término municipal y en su Disposición Final Primera se establece que en lo no previsto en la presente Ley o en las demás normas de la Comunidad Autónoma que les afecten, será de aplicación supletoria a los transportes urbanos, realizados en el territorio de la Comunidad de Madrid, el régimen jurídico establecido en las normas estatales para los transportes interurbanos.

El transporte turístico urbano ha de atenerse, fundamentalmente, a la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local (LBRL), cuyo artículo 25.2.g) se refiere a la competencia municipal en materia de: “Tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad. Transporte colectivo urbano”. Por su parte, el artículo 86.2 de la LBRL reserva a las Entidades Locales el servicio esencial de “transporte público de viajeros”, entre otros.

A su vez, la citada LBRL atribuye a los municipios, en su artículo 25.2.h), la competencia para la información y promoción de la actividad turística de interés y ámbito local; y en su artículo 27.3.j), la posibilidad de que las Comunidades Autónomas deleguen la promoción y gestión turística en los municipios.

El Texto Refundido de la Ley de Haciendas Locales (TRLHL), aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 marzo, prevé en su artículo 20.1.A) la imposición de tasas por la utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público local, y en su artículo 20.3.h) considera aprovechamiento especial del dominio público viario la para-

da de vehículos o el aparcamiento exclusivo, entre otras circunstancias. (“Entradas de vehículos a través de las aceras y reservas de vía pública para aparcamiento exclusivo, parada de vehículos, carga y descarga de mercancías de cualquier clase”).

Conforme a lo previsto en el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (LCREM), el Ayuntamiento de Madrid: “regulará los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”.

Asimismo, el artículo 40.a) de LCREM atribuye al Ayuntamiento de Madrid la regulación y el control de cualesquiera de los usos de que sean susceptibles las vías y los espacios abiertos al tránsito de personas, animales y toda clase de vehículos y del tráfico y la circulación por ellos, garantizando, en todo caso, los derechos fundamentales de las personas, incluyendo dicho control la intervención previa: “mediante sujeción a autorización”.

Los artículos 41.2, 142 y 162 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible de la Ciudad de Madrid de 5 de octubre de 2018 (OMS) establecen disposiciones en relación con el transporte turístico urbano colectivo.

La Comisión Nacional de Mercados y Competencia ha señalado en diversos informes, entre ellos el de 7 de noviembre de 2016 sobre la Reclamación presentada, al amparo del artículo 28 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de Garantía de la Unidad de Mercado, relativa al transporte urbano de finalidad turística (UM/129/16), que la intervención municipal sobre la actividad de transporte turístico urbano podría estar justificada en vista del uso especial del dominio público municipal (vía pública) que dicha actividad supone. Cuando debido a la realidad del municipio o a las características del servicio a prestar se considere que el número de operadores debe ser limitado debido a la escasez del recurso a emplear (vía pública) y el uso especial de dicho dominio público viario, la adjudicación del servicio se hará mediante licitación. Las licitaciones que eventualmente se celebren deberán permitir, como regla general, la adjudicación a varios operadores cuyo número se determinará, esencialmente, en función de las necesidades de ordenación del tráfico del municipio. Adicionalmente, los plazos de adjudicación serán breves, para favorecer la competencia entre operadores y los costes de licitación serán adecuados y proporcionados, a fin de evitar barreras de entrada a potenciales operadores, todo ello sin descuidar las eventuales exigencias vinculadas a la calidad del servicio, en atención a los intereses del municipio en materia turística.

Este planteamiento tiene su fundamentación jurídica en la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio, ya que el artículo 5 prevé, de forma excepcional, un régimen de autorizaciones al ejercicio de actividades, siempre que concurren determinadas condiciones, como son:

- a) No discriminación: Que el régimen de autorización no resulte discriminatorio ni directa ni indirectamente.
- b) Necesidad: Que el régimen de autorización esté justificado por una razón imperiosa de interés general.
- c) Proporcionalidad: Que dicho régimen sea el instrumento más adecuado para garantizar la consecución del objetivo que se persigue porque no existen otras medidas menos restrictivas que permitan obtener el mismo resultado.

Asimismo, el apartado 11 del artículo 3 de la norma, indica que: «A los efectos de esta Ley se entenderá por “razón imperiosa de interés general: razón definida e interpretada la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, limitadas, entre otras, a las siguientes: la protección del medio ambiente y del entorno urbano, la conservación del patrimonio histórico y artístico nacional y los objetivos de la política social y cultural”».

Por otro lado, el artículo 8 establece la posibilidad de limitar el número de autorizaciones, cuando esté justificado por la escasez de recursos naturales o inequívocos impedimentos técnicos. En estos casos, las Administraciones Públicas podrán tener en cuenta consideraciones en materia de objetivos de protección del medio ambiente, de conservación del patrimonio cultural y cualquier otra razón imperiosa de interés general, siempre que estos criterios estén contemplados en las bases reguladoras de la concesión de las autorizaciones y guarden relación con el objeto de la concesión.

Por otra parte, el artículo 5 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de Garantía de la Unidad de Mercado (LGUM), establece el principio de necesidad y proporcionalidad de las actuaciones de las autoridades competentes en el sentido siguiente:

“1. Las autoridades competentes que en el ejercicio de sus respectivas competencias establezcan límites al acceso a una actividad económica o su ejercicio de conformidad con lo previsto en el artículo 17 de esta Ley o exijan el cumplimiento de requisitos para el desarrollo de una actividad, motivarán su necesidad en la salvaguarda de alguna razón imperiosa de interés general de entre las comprendidas en el artículo 3.11 de la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.

2. Cualquier límite o requisito establecido conforme al apartado anterior, deberá ser proporcionado a la razón imperiosa de interés general invocada, y habrá de ser tal que no exista otro medio menos restrictivo o distorsionador para la actividad económica”.

A mayor abundamiento, la Sentencia 1871/2024 de 25 de noviembre, de la Sala Tercera del Tribunal Supremo ha determinado que: «el servicio de autobuses “hop on-hop off” es una modalidad de transporte turístico que contempla unas rutas turísticas que cuentan con horarios, frecuencias de paso y una serie de paradas en los que los usuarios suben y bajan de los autobuses a discreción. Esta concreta modalidad no guarda entera correspondencia con la figura del transporte turístico descrita en el artículo 110 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres» (...) «los autobuses “hop on-hop off”, como modalidad de transporte que contempla unas rutas turísticas que cuentan con horarios, frecuencias de paso y una serie de paradas en los que los usuarios suben y bajan de los autobuses a discreción, no participa de la naturaleza de “servicio público” ni constituye un “servicio de interés público”, de acuerdo a la normativa europea y a la Ley de Economía Sostenible española» y afirma que: «la prestación del servicio de autobuses de transporte turístico en su modalidad “hop on-hop off” (subir y bajar, en castellano) constituye una actividad económica que ha de poder desarrollarse en régimen de libre concurrencia, sin perjuicio de su sujeción a autorización y a limitaciones o restricciones por parte de los ayuntamientos, que deben ser proporcionadas y lo menos restrictivas o distorsionadoras para dicha actividad económica».

Desde el Ayuntamiento de Madrid se pretende racionalizar el uso del limitado espacio existente en la vía pública, a fin de conseguir un difícil equilibrio entre los distintos actores que comparten el espacio público, peatones, personas con movilidad reducida y el resto de vehículos que circulan por la ciudad, de forma que pueda llevarse a cabo el control del aprovechamiento especial que supone la circulación, parada y el estacionamiento de los autobuses turísticos en el dominio público municipal, mediante su sujeción a autorización demanial temporal regida por lo previsto en la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, de Patrimonio de las Administraciones Públicas (en adelante LPAP).

Las razones imperiosas de interés general antes indicadas justifican la necesidad de iniciar la convocatoria del oportuno procedimiento de concurrencia pública competitiva para el otorgamiento de autorizaciones demaniales temporales relativas al aprovechamiento del dominio público municipal que supone la circulación y el estacionamiento del transporte turístico y que constituye el objeto del presente Decreto.

Dado el carácter necesariamente limitado del espacio público y la necesidad de priorizar la satisfacción de los distintos intereses generales establecidos por el ordenamiento jurídico de forma compatible con la garantía de los derechos individuales, el otorgamiento de autorizaciones para el aprovechamiento especial del dominio público constituido por el transporte turístico se encuentra necesariamente limitado en su número, por lo que su otorgamiento se sujeta a régimen de concurrencia pública competitiva conforme a lo previsto en los artículos 92.1 y 96.1 de la LPAP.

Vista la propuesta de la Dirección General de Planificación e Infraestructuras de Movilidad, mediante el presente Decreto se aprueban las condiciones para el otorgamiento de las autorizaciones demaniales temporales del aprovechamiento especial del dominio público municipal que supone la circulación, parada y estacionamiento del transporte turístico y se procede a su convocatoria pública.

El Decreto se estructura en tres Anexos:

- Anexo I. Condiciones que rigen el procedimiento de otorgamiento de las autorizaciones demaniales de referencia.
- Anexo II. Condiciones técnicas y descripción de las paradas.
- Anexo III. Modelo de declaración responsable.

En su virtud, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 96.3 de la LPAP y en uso de las competencias atribuidas por el apartado 3.º, punto 6.3 letras f) y l) y el apartado 15.º,

punto 1.3 letra l) del Acuerdo de 29 de junio de 2023, de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, de organización y competencias del Área de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad, a propuesta de la Dirección General de Planificación e Infraestructuras de Movilidad,

DISPONGO

Primero.—Aprobar la convocatoria pública para el otorgamiento de autorización demanial del aprovechamiento especial del dominio público municipal que supone la circulación, parada y estacionamiento del transporte turístico colectivo en la Ciudad de Madrid, cuyo contenido forma parte del presente Decreto y figura como Anexo al mismo.

Segundo.—El presente Decreto se publicará en el BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID, sin perjuicio de su publicación en el BOAM y en la sede electrónica del Ayuntamiento de Madrid (<https://sede.madrid.es>). La publicación íntegra de los anexos se realizará en el BOAM, así como en la sede electrónica del Ayuntamiento de Madrid.

Tercero.—Contra el presente Decreto, que pone fin a la vía administrativa podrá interponerse, potestativamente, recurso de reposición ante el Delegado del Área de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad en el plazo de un mes, o directamente recurso contencioso-administrativo, ante el órgano jurisdiccional competente, en el plazo de dos meses, contados ambos plazos desde el día siguiente a su publicación en el BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID, de conformidad con lo dispuesto por los artículos 123 y 124 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y así como por el artículo 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, sin perjuicio de cualquier otro que estime pertinente.

Madrid, a 10 de julio de 2025.—El delegado del Área de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad, Francisco de Borja Carabante Muntada.

(01/11.534/25)

