

## MEMORIA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO DEL PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE CREA EL CONSEJO ASESOR PARA LA SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DE LA COMUNIDAD DE MADRID

<b>FICHA DE RESUMEN EJECUTIVO</b>			
<b>Órgano proponente</b>	Dirección General de Transportes y Movilidad	<b>Fecha:</b>	9 de junio 2022
<b>Título de la norma</b>	Decreto por el que se crea el Consejo Asesor para la Seguridad en el Transporte Público de la Comunidad de Madrid.		
<b>Tipo de memoria</b>	Extendida	Ejecutiva X	
<b>OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA</b>			
<b>Situación que se regula</b>	La creación del Consejo Asesor para la Seguridad en el Transporte Público y la regulación de sus funciones, composición y funcionamiento.		
<b>Objetivos que se persiguen</b>	Crear un consejo de apoyo y asesoramiento a la administración autonómica en materia de seguridad en el transporte público, entendiendo la seguridad en un sentido amplio, que incluya tanto la seguridad física de los usuarios, como la seguridad operacional del transporte y de sus infraestructuras, así como la ciberseguridad en materia de transporte.		
<b>Principales alternativas consideradas</b>	<p>No se han considerado otras alternativas ya que el establecimiento de grupos de trabajo de menor rango no garantizaría una adecuada coordinación ni conllevaría un grado de compromiso tan elevado como la creación de un órgano colegiado.</p> <p>Por otra parte, la creación de una agencia o institución dependiente de la consejería conllevaría un incremento de la dotación presupuestaria y de personal, lo cual no es proporcional con los fines perseguidos.</p> <p>Por ello, se considera que la alternativa escogida es la mejor opción de entre las posibles.</p>		
<b>CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO</b>			
<b>Tipo de norma</b>	Decreto.		
<b>Estructura de la norma</b>	El proyecto de decreto consta de una parte expositiva, de una parte dispositiva, integrada por diez artículos, y tres disposiciones finales.		

<b>Informes</b>	Se han recabado y emitido los informes de coordinación y calidad normativa de la Consejería de Presidencia, Justicia e Interior, de las secretarías generales técnicas de las distintas consejerías, de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Transportes e Infraestructuras, de la Dirección General de Igualdad, de la Dirección General de Infancia, Familia y Fomento de la Natalidad y de la Dirección General de Presupuestos y de la Dirección General de Recursos Humanos.	
<b>Trámites de consulta pública previa/audiencia e información públicas</b>	Al tratarse de una norma de carácter organizativo se prescinde de los trámites de consulta, audiencia e información públicas, de acuerdo con lo previsto en los artículos 5.4 y 9.3 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se regula y simplifica el procedimiento de elaboración de las disposiciones normativas de carácter general en la Comunidad de Madrid, en relación con el artículo 60.3 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y de Participación de la Comunidad de Madrid.	
<b>ANÁLISIS DE IMPACTOS</b>		
<b>Adecuación al orden de competencias</b>	La Comunidad de Madrid, en cumplimiento de la previsión contenida en el artículo 148.1.5 de la Constitución Española, y de acuerdo con lo que se dispone en el artículo 26.1.6 de su Estatuto de Autonomía, aprobado por Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, tiene competencia exclusiva sobre el transporte terrestre y por cable que se desarrolle íntegramente en su ámbito territorial.	
<b>Impacto económico y presupuestario</b>	Efectos sobre la economía en general	Aunque la norma no tiene un impacto directo en la economía en general, sin embargo, al ser el transporte uno de los sectores esenciales en la economía, el aumento de la seguridad puede conllevar una reducción de costes por la disminución de accidentes (costes de reparación de activos e infraestructuras, sanitarios, etc.) lo que se traducirá en un sector de transportes más eficiente afectando de forma positiva en la economía y bienestar general.
	En relación con la competencia	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ La norma no tiene efectos significativos sobre la competencia.</li> <li>□ La norma tiene efectos positivos sobre la competencia</li> </ul>

		<input type="checkbox"/> La norma tiene efectos negativos sobre la competencia
	Desde el punto de vista de las cargas administrativas	<input type="checkbox"/> Supone una reducción de cargas administrativas. <input type="checkbox"/> Incorpore nuevas cargas administrativas. <input checked="" type="checkbox"/> No afecta a las cargas administrativas.
	Desde el punto de vista de los presupuestos de la Comunidad de Madrid, la norma	<input type="checkbox"/> Afecta a los presupuestos de la Administración de la Comunidad de Madrid. <input checked="" type="checkbox"/> No afecta a los presupuestos de la Administración de la Comunidad de Madrid <input type="checkbox"/> Implica un gasto. <input type="checkbox"/> Implica un ingreso.
	La norma tiene un impacto por razón de género	<input type="checkbox"/> Negativo <input type="checkbox"/> Nulo <input type="checkbox"/> Positivo
	La norma tiene un impacto de infancia, adolescencia y familia	<input type="checkbox"/> Negativo <input type="checkbox"/> Nulo <input type="checkbox"/> Positivo
	La norma tiene un impacto de orientación sexual e identidad de género	<input type="checkbox"/> Negativo <input type="checkbox"/> Nulo <input type="checkbox"/> Positivo
	<b>Otras Consideraciones</b>	Ninguna

## **I. OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA**

### **a) Fines y objetivos**

El presente decreto responde a la conveniencia de contar en la Comunidad de Madrid con un órgano colegiado de apoyo y asesoramiento a la administración regional en materia de seguridad en el transporte público, entendiendo la seguridad en un sentido amplio abarcando desde la seguridad física de los usuarios, a la seguridad operacional del transporte y a la de sus infraestructuras y la ciberseguridad.

Ello es así ya que la seguridad en sus distintas vertientes se ha convertido en un aspecto crítico en la sociedad, las administraciones y las organizaciones actuales, tanto en los ámbitos global y nacional como en contextos regionales y locales.

El transporte público, incluso la movilidad en sentido amplio, se han visto enormemente impactados en los últimos años por la creciente criticidad de la seguridad, afectando significativamente tanto a la capa más visible, el día a día de los ciudadanos, como a la propia gestión de las administraciones tutelares y de los operadores del transporte.

La seguridad ciudadana común, el estallido de los riesgos vinculados a la ciberseguridad, la creciente concienciación respecto a la seguridad operacional vial y la depuración de responsabilidades en caso de accidentes son algunas de las cuestiones que mayores implicaciones prácticas han tenido en los últimos años en la gestión del transporte público constituyendo la seguridad en sentido amplio, uno de los pilares básicos de la movilidad.

Por ello, la norma contempla los objetivos de constituir un foro permanente de participación, análisis y debate entre las distintas consejerías participantes, de asesoramiento a la administración regional en esta materia al objeto de coordinar los planes, operativos e iniciativa de manera conjunta. Asimismo, persigue la aproximación de los intereses y las perspectivas de los actores institucionales en favor de una mayor eficiencia en la gestión de la seguridad en el transporte; el impulso y la incorporación a la normativa en materia de seguridad del transporte público, tanto de las innovaciones derivadas de la experiencia propia como mediante la identificación de las mejores prácticas en el sector y de las últimas tendencias tanto operativas como tecnológicas, así como informar el Plan de Movilidad de la Comunidad de Madrid y los planes estratégicos plurianuales de la red de instalaciones aeronáuticas de competencia autonómica, así como del transporte por cable en el ámbito autonómico; incorporando también los objetivos de formular propuestas dirigidas a la

elaboración de una estrategia de seguridad en el transporte y promover las actuaciones necesarias para la comunicación y divulgación de la seguridad en el mismo.

En definitiva, se pretende crear un órgano colegiado que vele por garantizar un transporte en el que prime la calidad de los servicios y la seguridad, considerada de forma global, en su prestación promoviendo la posibilidad de adoptar las medidas necesarias para su consecución.

### **b) Adecuación del proyecto de decreto a los principios de buena regulación**

En la elaboración de la norma se han respetado los principios de buena regulación contenidos en el artículo 2 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se regula y simplifica el procedimiento de elaboración de las disposiciones normativas de carácter general en la Comunidad de Madrid, y en artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Se trata de una norma que responde al principio de necesidad y eficacia, en la medida en que persigue lograr la mayor seguridad en el transporte público que se desarrolla en el ámbito territorial de la Comunidad de Madrid, el cual convive con nuevas formas de movilidad defendiendo así el interés general, siendo la creación de este consejo facilita una actuación coordinada en la materia de las distintas consejerías, constituyendo un foro permanente de participación, análisis y debate entre consejerías, entidades y organismos de la Comunidad de Madrid en materia de seguridad, teniendo, entre otras, como funciones el seguimiento de los proyectos y el análisis de las políticas orientadas a mejorar la seguridad en el transporte de la región.

La norma cumple con el principio de proporcionalidad, pues, contiene la regulación precisa para responder a la finalidad a la que se dirige, no existiendo otras medidas menos restrictivas o que supongan un menor coste y uso de recursos públicos y se ajusta al principio de seguridad jurídica, puesto que su contenido es coherente con el ordenamiento estatal y autonómico en la materia.

Por último, en relación al principio de transparencia, de acuerdo con el artículo 60 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y de Participación de la Comunidad de Madrid, al tratarse de una norma de carácter organizativo de la Administración autonómica no resultan preceptivos los trámites de consulta, audiencia e información públicas

### **c) Análisis de alternativas**

El objeto de este Decreto es la creación de un consejo asesor en materia de seguridad en el transporte público.

Se considera que la creación de un consejo es la alternativa más adecuada para la consecución de los fines de la norma, ya que el establecimiento de grupos de trabajo de menor rango no garantizaría una adecuada coordinación ni conllevaría un grado de compromiso tan alto como la creación de un órgano colegiado.

De igual forma, la creación de una agencia o un nuevo organismo dependiente de la consejería conllevarían un incremento de la dotación presupuestaria y de personal, lo cual no es proporcional con los fines perseguidos.

En definitiva, a diferencia de otros mecanismos, este consejo crea un marco de coordinación estable, sin que conlleve un incremento de la dotación presupuestaria y de personal como sería el caso de la creación de un nuevo organismo, consiguiendo reunir a las distintas consejerías, entidades y organismos de la Comunidad de Madrid a los que, en virtud de sus competencias, se ven afectadas en materia de seguridad en el transporte internalizando los posibles fallos de coordinación, a diferencia de la cooperación con agencias externas.

Por lo tanto, se trata de la mejor opción desde el punto de vista de la eficiencia económica y de la coordinación de intereses.

#### **d) Plan Normativo**

La norma proyectada no se encuentra prevista, según se establece en el artículo 3 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se regula y simplifica el procedimiento de elaboración de las disposiciones normativas de carácter general en la Comunidad de Madrid, en el Plan Normativo de XII Legislatura, aprobado por Acuerdo del Consejo de Gobierno de 10 de noviembre de 2021, ya que se trata de una norma que obedece a la necesidad sobrevenida de contar en la Comunidad de Madrid con un órgano de apoyo y asesoramiento a la administración regional en materia de seguridad, en el transporte para contribuir a una mejora en la prestación de los servicios .

## **II. CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO**

### **a) Principales novedades**

El proyecto de decreto consta de una parte expositiva, de una parte dispositiva integrada por 10 artículos, y de dos disposiciones finales.

El artículo 1 regula el objeto de la norma, que es la creación de un Consejo Asesor para la Seguridad en el Transporte Público de la Comunidad de Madrid, con delimitación de sus funciones y regulación de su funcionamiento.

El artículo 2 establece la naturaleza del consejo como órgano colegiado de apoyo y asesoramiento a la administración regional, así como foro de encuentro y participación de las consejerías afectadas, en materia de seguridad, entendida en un sentido amplio, abarcando desde la seguridad frente a accidentes, la seguridad operacional de las infraestructuras y del transporte, la seguridad física de los usuarios frente a delitos y agresiones, la seguridad frente a actos vandálicos y sabotajes y la ciberseguridad. En este artículo se regula, asimismo, la adscripción del consejo asesor a la consejería competente en materia de Transportes que prestará, a través de la dirección general competente en Transportes y Movilidad, el apoyo técnico para su funcionamiento, con cargo a los créditos existentes en dicha consejería.

En el artículo 3 se determina la composición del consejo, integrado por el presidente, que será el titular de la consejería competente en materia de Transportes, por el vicepresidente, que será el titular de la viceconsejería competente en materia de Transportes, los vocales (los directores generales con competencias en materia de Transportes y Movilidad, Carreteras y demás infraestructuras de Transporte Colectivo, de Seguridad y Protección Civil, Emergencias, Política Digital, Infraestructuras y Servicios de educación, el director gerente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid y un representante del SERMAS designado por su presidente) y el Secretario. Asimismo, se prevé que puedan asistir a las sesiones del consejo, con voz pero sin voto, aquellas personas con experiencia o conocimientos específicos en la materia de que se trate, que sean expresamente invitadas por su presidente.

El artículo 4 contempla las funciones que asume el consejo, entre las que se encuentran la de constituir un foro permanente de participación, análisis y debate; asesorar a la administración regional en la materia, mediante la emisión de los informes o consultas que se soliciten; coordinar de los planes, operativos e iniciativas de los distintos actores de manera conjunta, con el fin de incrementar la eficiencia en materia de seguridad del transporte en la región; aproximar los intereses y las perspectivas de los actores institucionales y operativos en favor de una mayor eficiencia en la gestión de la seguridad en el transporte; impulsar la incorporación a la normativa en materia de seguridad del transporte público, tanto de las innovaciones derivadas de la experiencia propia como mediante la identificación de las mejores prácticas en el sector y de las últimas tendencias tanto operativas como tecnológicas; informar el Plan de Movilidad de la

Comunidad de Madrid y los planes estratégicos plurianuales de la red de instalaciones aeronáuticas de competencia autonómica, así como del transporte por cable en el ámbito autonómico; formular propuestas dirigidas a la elaboración de una estrategia de seguridad en el transporte público; promover las actuaciones necesarias para la comunicación y divulgación de la seguridad en el transporte público y cualquier otra competencia que le pueda ser atribuida en virtud de norma legal o reglamentaria.

En los artículos del 5 al 8 se determinan las funciones que corresponden al presidente, al vicepresidente, a los vocales y al secretario del consejo.

El artículo 9 establece cual será el funcionamiento del consejo, que se reunirá con carácter ordinario con periodicidad trimestral, y de forma extraordinaria mediante convocatoria de su presidente; además, contempla la posibilidad de crear mesas de trabajo por acuerdo de la mayoría de los miembros del consejo.

El artículo 10 que regula el régimen económico, estableciendo que los miembros del consejo no recibirán retribución económica ni indemnización alguna por esta causa, y tampoco los que asistan a sus sesiones en su condición de personal invitado previa convocatoria del presidente.

Por último, las disposiciones finales regulan la habilitación normativa al titular de la consejería competente en materia de Transportes para dictar las disposiciones necesarias para facilitar su funcionamiento, así como todas aquellas que sean necesarias para la ejecución y desarrollo de este decreto, para modificar la disposición adicional del Decreto 194/2021, de 3 de agosto, adscribiendo al consejo que se crea a la Consejería de Transportes e Infraestructuras y la entrada en vigor de la norma.

## **b) Encaje de la norma en el derecho nacional y en el de la Unión Europea**

En relación con el derecho nacional y comunitario la materia sobre la que versa el proyecto normativo es de competencia propia de las comunidades autónomas, al tratarse de una norma de carácter organizativo para crear un órgano colegiado de asesoramiento en materia de seguridad en el transporte público.

Por otra parte, la norma proyectada no implica discriminación alguna por razón de nacionalidad o residencia ni limitación de ninguno los principios y libertades que garantiza la normativa comunitaria.

En definitiva, la norma proyectada no afecta a ninguna disposición normativa de ámbito estatal ni comunitario, ni supone la derogación de ninguna norma jurídica anterior.

### **c) Vigencia de la norma**

La propuesta normativa se dicta con carácter indefinido, quedando sujeta a ulteriores cambios que hagan necesaria la actualización de su contenido.

### **d) Rango normativo propuesto para el proyecto**

El rango normativo propuesto para el proyecto es el de decreto ya que, de conformidad con lo previsto en el artículo 21 g) de la Ley 1/1983, de 13 de diciembre, de Gobierno y Administración de la Comunidad de Madrid, corresponde al Consejo de Gobierno ejercer la potestad reglamentaria en todos los casos en que no esté específicamente atribuida al Presidente o los Consejeros.

## **III. ADECUACIÓN DE LA PROPUESTA NORMATIVA AL DECRETO DE DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS**

La Comunidad de Madrid, en cumplimiento de la previsión contenida en el artículo 148.1.5 de la Constitución Española, y de acuerdo con lo que se dispone en el artículo 26.1.6 de su Estatuto de Autonomía, aprobado por Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, tiene competencia plena sobre el transporte terrestre y por cable que se desarrolle íntegramente en su ámbito territorial.

El Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid, en el ejercicio de las competencias que le atribuye el artículo 21.g) de la Ley 1/1983, de 13 de diciembre, de Gobierno y Administración de la Comunidad de Madrid, puede aprobar mediante decreto los reglamentos para el desarrollo y ejecución de las Leyes emanadas de la Asamblea, así como los de las Leyes del Estado cuando la ejecución de la competencia corresponda a la Comunidad de Madrid en virtud del Estatuto de Autonomía, o por delegación o transferencia, y ejercer en general la potestad reglamentaria, siempre que no esté específicamente atribuida al Presidente o a los Consejeros.

En consecuencia, y a la vista de las cuestiones competenciales indicadas anteriormente, se considera que el proyecto de decreto se ajusta al orden constitucional de distribución de competencias.

En concreto, la creación de este consejo responde a las competencias atribuidas a la Consejería de Transportes e Infraestructuras, en base a lo establecido en el artículos 1 del Decreto 194/2021, de 3 de agosto, del Consejo

de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Transportes y Movilidad, que atribuye a su titular las competencias relativas al desarrollo, coordinación y control de ejecución de las políticas públicas del Gobierno en materia de transportes y movilidad.

Asimismo, en el artículo 4 del citado decreto, se atribuye a la Dirección General de Transportes y Movilidad, entre otras, las siguientes competencias: la dirección e impulso de las políticas de la Comunidad de Madrid en materia de movilidad y transporte sostenible, la promoción del diálogo y de las relaciones con organismos públicos o privados que presten servicio o tengan competencias en materia de planificación de la movilidad y transportes dentro del ámbito de la Comunidad de Madrid o afecten a las mismas, así como la planificación de la movilidad a través de elaboración, seguimiento y control del Plan de Movilidad de la Comunidad de Madrid en coordinación con el resto de administraciones públicas afectadas.

Teniendo en cuenta lo anterior, la norma proyectada se adecúa al orden de distribución de competencias establecido por el ordenamiento jurídico.

#### **IV. IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO**

##### **a) Impacto presupuestario**

La aprobación de este Decreto no supondrá un incremento del gasto público ni una disminución de los ingresos de la Comunidad de Madrid respecto de los autorizados y previstos en la Ley de Presupuestos, ni de otras Administraciones.

##### **b) Impacto económico**

Aunque la norma no tiene un impacto directo en la economía en general, sin embargo, al ser el transporte uno de los sectores esenciales en la economía, la creación y funcionamiento del consejo que se crea puede conllevar un aumento de la confianza de los usuarios en el transporte público y, por tanto, un incremento en su demanda, así como una reducción de costes, derivada de la disminución de accidentes (costes sanitarios, costes de reparación de activos e infraestructuras...), lo que se entiende afectará de forma positiva en la economía y bienestar general.

#### **V. DETECCIÓN Y MEDICIONES DE LAS CARGAS ADMINISTRATIVAS**

El proyecto no conlleva cargas administrativas pues, se trata de una norma organizativa que a regular la creación y funcionamiento de un consejo

asesor en materia de seguridad en el transporte público dependiente de la Consejería de Transportes e Infraestructuras.

## **VI. IMPACTO DE CARÁCTER SOCIAL**

### **a) Impacto por razón de género**

De conformidad con lo establecido en el artículo 6 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, en relación con el artículo 19 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para igualdad efectiva de mujeres y hombres, será preceptivo el informe por razón de género.

La competencia para el análisis del impacto por razón de género y la consecución de los objetivos de igualdad de oportunidades y de trato entre hombres y mujeres corresponde, en virtud del artículo 13.1.c) del Decreto 208/2021, de 1 de septiembre, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Familia, Juventud y Política Social, a la Dirección General de Igualdad que, con fecha 30 de mayo de 2022, informa que examinado el contenido del proyecto no se prevé que la disposición tenga impacto por razón de género y que, por tanto, no incida en la igualdad efectiva entre mujeres y hombres.

### **b) Impacto de la norma en la familia, infancia y adolescencia**

Teniendo en cuenta lo previsto en la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas y en relación con el artículo 22 quinquies de la Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor es preciso recabar el informe del impacto en la familia, infancia y adolescencia.

De conformidad con el artículo del artículo 11.14 del Decreto 208/2021, de 1 de septiembre, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Familia, Juventud y Política Social, su emisión le corresponde a la Dirección General de Infancia, Familia y Fomento de la Natalidad que, con fecha 2 de junio de 2022, informa que no se efectúan observaciones por estimar que el contenido de decreto no genera ningún impacto en materia de familia, infancia y adolescencia.

### **c) Impacto por razón de orientación sexual, identidad o expresión de género.**

De acuerdo con lo que se dispone en el artículo 45 de la Ley 2/2016, de 29 de marzo, de Identidad y Expresión de Género e Igualdad Social y no Discriminación de la Comunidad de Madrid y en la Ley 3/2016, de 22 de julio, de Protección Integral contra la LGTBIfobia y la Discriminación por Razón de

Orientación e Identidad Sexual en la Comunidad de Madrid es preciso recabar el informe de análisis de dicho impacto.

La emisión del informe por razón de orientación sexual e identidad y expresión de género, de acuerdo con el artículo 13.2.c) del Decreto 208/2021, de 1 de septiembre, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Familia, Juventud y Política Social, corresponde a la Dirección General de Igualdad que, con fecha 30 de mayo de 2022, informa que se aprecia un impacto nulo por razón de orientación sexual, identidad o expresión de género.

## **VII. OTROS IMPACTOS**

### **a) Impacto sobre la unidad de mercado**

El proyecto normativo, por su contenido y ámbito de aplicación, no tiene incidencia alguna en la unidad de mercado, al no implicar ninguna obstaculización a la libre circulación de bienes y servicios por todo el territorio nacional, ni introducir desigualdad en las condiciones básicas del ejercicio de la actividad económica, cumpliéndose lo previsto en la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado (LGUM).

### **b) Impacto medioambiental**

La norma proyectada no tiene incidencia directa en el medioambiente pero se entiende que podría tener una incidencia indirecta de carácter positivo, pues, la puesta en práctica de determinadas medidas preventivas puede suponer la reducción de accidentes que, en caso de algunos tipos de transporte, como aquellos en los que se encuentren involucrados vehículos dedicados al transporte de mercancías peligrosas y otros, pudieran tener consecuencias negativas para el medio ambiente.

El proyecto, por tanto, es respetuoso con el medio ambiente al introducir la posibilidad de desarrollar propuestas que pudieran tener impacto positivo desde el punto de vista medioambiental.

No se prevén otros impactos.

## **VIII. DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN**

En la tramitación del proyecto de decreto se ha seguido el procedimiento establecido para la elaboración de disposiciones de carácter organizativo previsto en el artículo 12 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, del Consejo de

Gobierno, por el que se regula y simplifica el procedimiento de elaboración de las disposiciones normativas de carácter general en la Comunidad de Madrid.

### **1. Consulta pública previa**

De acuerdo con lo previsto en el artículo 5.4 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se regula y simplifica el procedimiento de elaboración de las disposiciones normativas de carácter general en la Comunidad de Madrid, en relación con el apartado 3 del artículo 60 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y de Participación de la Comunidad de Madrid, puede prescindirse del trámite de consulta pública al tratarse de una norma de carácter meramente organizativo. Además, la norma carece de impacto directo en la actividad económica y no impone obligaciones a los ciudadanos, ni afecta ni incide en los derechos e intereses legítimos de los mismos.

### **2. Trámite de audiencia e información pública**

Al tratarse de una norma de carácter meramente organizativo se prescinde de los trámites de audiencia e información públicas, de acuerdo con lo previsto en el artículo 9.3 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se regula y simplifica el procedimiento de elaboración de las disposiciones normativas de carácter general en la Comunidad de Madrid, en relación con el apartado 3 del artículo 60 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y de Participación de la Comunidad de Madrid.

### **3. Informes**

En la tramitación del proyecto se han recabado el informe de coordinación y calidad normativa de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Presidencia, Justicia e Interior, de acuerdo con los artículos 8.4 y 12.2.c) del Decreto 52/2021, de 24 de marzo; de las secretarías generales técnicas y de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Transportes e Infraestructuras, conforme se establece en los artículos 4.3 y 8.5, respectivamente, del citado decreto.

Asimismo se han solicitado informe a la Dirección General de Igualdad, la Dirección General de Infancia, Familia y Fomento de la Natalidad y a la Dirección General de Presupuestos y de la Dirección General de Recursos Humanos.

### 3.1 Informes recibidos

**3.1.1 Informe de coordinación y calidad normativa** de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Presidencia, Justicia e Interior, emitido con fecha 8 de junio de 2022. En este distinguen:

a) Respecto del **análisis del proyecto**, se han aceptado todas las observaciones y sugerencias formuladas al mismo salvo una respecto de la que más adelante se explicará el motivo del rechazo.

Entre las aceptadas e incorporadas al texto se encuentran:

- Las formuladas en relación a los principios de buena regulación.
- La eliminación de la fecha de elaboración del proyecto.
- En relación con la ciberseguridad se ha incorporado la precisión «sin perjuicio de las atribuidas a otros órganos».
- Se han sustituido los párrafos séptimo y octavo de la parte expositiva del proyecto por el párrafo sugerido y se ha situado antes de la fórmula promulgatoria.
- El artículo 3 se ha dividido en dos apartados como se sugiere.
- Se han revisado las numeraciones de los artículos 2.1, 3, 4, 5, 7 y 8.
- En el artículo 1 se ha sustituido el inciso final por el sugerido: «precisando sus competencias y estableciendo su régimen de funcionamiento».
- Se han sustituido la redacción de los apartados 1 y 2 del artículo 2 por la propuesta formulada.
- Se ha sustituido «SERMAS», por Servicio Madrileño de Salud.
- Se ha incorporado al texto la redacción propuesta para el primer inciso del artículo 4, se ha sustituido «administración regional» por «Administración autonómica» y se ha eliminado la función «Aproximar los intereses y las perspectivas en favor de una mayor eficiencia en la gestión de la seguridad en el transporte», ya que, además de resultar ambigua e imprecisa, se entiende que se encuentra incluida en la primera de las funciones recogidas en la norma proyectada.
- Se ha sustituido la redacción de la disposición final primera conforme se sugiere.
- Se han incorporado las comillas latinas o españolas en la referencia hecha en la disposición final segunda al «Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid».

Entre las rechazadas se encuentra la formulada en relación al noveno párrafo del preámbulo de citar de forma abreviada el Decreto 52/2021, de 24 de marzo, que no es aceptada ya que al sustituir los párrafos séptimo y octavo por

la redacción propuesta, y eliminar el párrafo séptimo donde figuraba la cita completa del decreto resulta necesario que la cita del mismo del párrafo noveno sea completa.

b) En relación a la **Memoria del Análisis de Impacto Normativo**, se han aceptado e incorporado al texto todas las observaciones y sugerencias formuladas:

- En la ficha de resumen ejecutivo se ha sustituido informe de la «Oficina de Calidad Normativa de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Presidencia», por informe de «coordinación y calidad normativa de la Consejería de Presidencia, Justicia e Interior»; se ha sustituido la referencia hecha a la «Dirección General de Servicios Sociales»; en el apartado referido a la celebración de los trámites de participación se ha modificado el título del apartado por el sugerido y, en el texto de este apartado, además de la cita hecha del artículo 9 del Decreto 52/20231, de 24 de marzo, ha añadido la cita del artículo 5.4.

- El análisis de la adecuación del proyecto a los principios de buena regulación, realizado en el apartado 1.b) de la MAIN, se han incorporado las realizadas respecto al tema al analizar el proyecto normativo.

- Respecto del informe de impacto en la familia, infancia y adolescencia se ha corregido la errata al eliminar la «s» de «Familias».

- En el punto VIII de la MAIN, dedicado a la tramitación, respecto de los trámites de los ciudadanos se ha sustituido la cita hecha del artículo 5.2 del Decreto/2021, de 24 de marzo por el artículo 5.4.

- Tanto en la ficha del resumen ejecutivo como en la MAIN se ha sustituido la referencia hecha a la «Dirección General de Presupuestos y Recursos Humanos» por «Dirección General de Presupuestos» y «Dirección General de Recursos Humanos».

Asimismo, tanto respecto del proyecto normativo como de la MAIN han sido aceptadas e incorporadas al texto todas las sugerencias gramaticales formuladas.

### **3.1.2. Informes de la Secretarías generales técnicas de las consejerías.**

Han emitido informe las secretarías generales técnicas de las siguientes consejerías: Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Agricultura; Consejería de Economía, Hacienda y Empleo; Consejería de Cultura, Turismo y Deporte; Consejería de Presidencia, Justicia e Interior; Consejería de educación,

Universidades, Ciencia y Portavocía; Consejería de Administración Local y Digitalización y Consejería de Sanidad. En ninguno de los citados informes se han formulado observaciones al proyecto normativo.

**3.1.3.** La **Dirección General de Presupuestos** de la Consejería de Economía, Hacienda y Empleo, con fecha 31 de mayo de 2022, informa favorablemente el proyecto de decreto.

**3.1.4.** La **Dirección General de Recursos Humanos** con fecha 6 de junio de 2022, en el que realiza diversas observaciones «formales» y «de contenido».

Respecto de las primeras sugiere que se sustituya en el texto del decreto el término «*ciberseguridad*» por la expresión «*seguridad frente a los ataques a equipos informáticos y redes del sistema de transporte de la Comunidad de Madrid*», lo que no se acepta ya que se entiende que el término «*ciberseguridad*» es un término más amplio que se refiere a la seguridad informática en general, no solo referida a los ataques a equipos informáticos y redes del sistema, comprendiendo bases de datos, metadatos, archivos, *hardware*, redes y, en general, todo lo que cada organización entiende y valora como un riesgo si la información confidencial involucrada pudiera llegar a manos de otras persona. En general, la ciberseguridad o seguridad informática está referida a métodos y procesos técnicos para la protección de la confidencialidad, disponibilidad e integridad de la información.

Por otra parte, proponen la modificación de la redacción del apartado 2 del artículo 2 del proyecto normativo, para que resulte más clara lo que ya se ha llevado a efecto por sugerencia contenida en el informe de coordinación y calidad normativa de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Presidencia, Justicia e Interior.

En cuanto a las observaciones de contenido, respecto del artículo 3 proponen que se adopte alguna previsión para los casos de enfermedad, ausencia o vacante del secretario, lo que se considera innecesario al poder ser nombrado, en cualquier caso, por el propio consejo, a propuesta del presidente.

Asimismo, se sugiere incorporar una disposición final que modifique la disposición adicional segunda del decreto 194/2021, de 3 de agosto, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Transportes e Infraestructuras, denominada «De los órganos colegiados» a los efectos de adscribir el nuevo órgano, lo que se acepta y se incorpora al texto.

Por último, por considerar que no procede hacer la estimación que se propone, no se acepta la observación relativa a la necesidad de citar en la

memoria el programa presupuestario que va a atender las necesidades de recursos humanos y materiales con una estimación de los recursos.

**3.1.5. La Viceconsejería de Asistencia Sanitaria y Salud Pública**, con fecha 6 de junio de 2022, realiza una serie de observaciones formuladas a instancia de la Gerencia del SUMMA, todas ellas dirigidas a que en distintos apartados de la MAIN y su ficha de resumen ejecutivo (páginas 1 y 2 y en los apartados I, II y VII), así como en el artículo 2 del proyecto de decreto se incluya, de forma específica, «la seguridad sanitaria», lo que no se acepta ya que el objeto de la norma es crear un consejo como órgano de participación y encuentro de las distintas consejerías en materia de seguridad en el transporte público, entendiendo la seguridad en sentido amplio incluyendo, por tanto, la seguridad sanitaria, entendida como aquella vinculada a epidemias que derivan de fenómenos externos, y en cuya composición se ha tenido en cuenta este extremo.

**3.1.6. La Consejería de Familia, Juventud y Política Social**, a instancia de la Dirección General de personas con Discapacidad, considera que en la composición del consejo deben estar representadas las entidades con representación de las personas con discapacidad, por lo que plantean incluir, en el artículo 3 de la norma proyectada en el que se prevé la composición del mismo, un representante del Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad (CERMI), lo que no se acepta ya que el órgano que se plantea está integrado únicamente por representantes de la propia Administración autonómica sin que se haya incluido ningún representante de fuera de la misma (representantes de consumidores, CERMI, etc.) lo que no implica que en aquellos temas en los que el consejo prevea la necesidad de contar con personas con experiencia o conocimientos específicos en materia de discapacidad puedan participar, mediante la invitación del presidente, conforme a lo que se dispone en el apartado 2 del artículo 3 del proyecto normativo.

## **IX. EVALUACIÓN EX POST**

Sin perjuicio de las observaciones que puedan realizarse en la tramitación administrativa del proyecto, las previsiones incluidas en la norma proyectada no tienen ningún impacto ni efecto que determinen la obligación de efectuar evaluación *ex post*,

Madrid, a fecha de la firma

**EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD**