

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

FICHA DE RESUMEN EJECUTIVO			
Órgano proponente	Dirección General de Transportes y Movilidad	Fecha inicial:	20 mayo 2022
Título de la norma	Decreto por el que se crea el Consejo Asesor para la Seguridad en el Transporte Público de la Comunidad de Madrid.		
Tipo de memoria	Extendida	Ejecutiva X	
OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA			
Situación que se regula	La creación del Consejo Asesor para la Seguridad en el Transporte Público y la regulación de sus funciones, composición y funcionamiento.		
Objetivos que se persiguen	Crear un consejo de apoyo y asesoramiento a la administración regional 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.		
Principales alternativas consideradas	<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>		
CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO			
Tipo de norma	Decreto.		
Estructura de la norma	El proyecto de decreto consta de una parte expositiva, de una parte dispositiva, integrada por diez artículos, y dos disposiciones finales.		

Informes	Se recabarán los informes de la Oficina de Calidad Normativa de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Presidencia, 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 Servicios Sociales y de la Dirección General de Presupuestos y Recursos Humanos.	
Trámite de audiencia/Trámite de información pública	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 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 artículo 60.3 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y de Participación de la Comunidad de Madrid.	
ANÁLISIS DE IMPACTOS		
Adecuación al orden 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 exclusiva sobre el transporte terrestre y por cable que se desarrolle íntegramente en su ámbito territorial.	
Impacto económico y presupuestario	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"> ■ La norma no tiene efectos significativos sobre la competencia. □ La norma tiene efectos positivos sobre la competencia

		<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
	Otras Consideraciones	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 a los principios de necesidad, en la medida en que persigue lograr la mayor seguridad en el transporte que se desarrolla en el ámbito regional, el cual tiene que convivir en la actualidad con nuevas formas de movilidad, defendiendo así el interés general, y de eficacia, puesto que la creación de este consejo facilita la coordinación entre las consejerías con el resto de agentes implicados en el transporte (al constituirse como foro permanente de participación, análisis y debate en materia de seguridad), para el seguimiento de los proyectos y el análisis de las políticas orientadas a mejorar la seguridad en el transporte.

Esta norma se ajusta al principio de seguridad jurídica, puesto que su contenido es conforme al ordenamiento estatal y autonómico en la materia, y 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.

Asimismo, el principio de eficiencia se entiende justificado en la medida en que la presente norma no conlleva cargas administrativas innecesarias o accesorias y, en todo caso, el Consejo nace con vocación de reducir los riesgos derivados del transporte y mejorar la calidad de la movilidad en la Comunidad de Madrid.

Por último, al tratarse de una norma de carácter organizativo, 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, puede prescindirse de 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 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 artículo 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 2 de la Ley 30/2003, de 13 de octubre, sobre medidas para incorporar la valoración del impacto por razón de género en las disposiciones normativas que elabore el Gobierno, de aplicación supletoria en la Comunidad de Madrid, y teniendo en cuenta lo previsto en 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.

Por ello se solicitará informe a la Dirección General de Igualdad.

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.

Por ello se solicitará informe a la Dirección General de Infancia, Familias y Natalidad.

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.

Por ello se procede solicitará informe a la Dirección General de Igualdad.

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 5.2 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, 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

De acuerdo con lo previsto en el artículo 8 del decreto 52/2021, de 24 de marzo, en la tramitación del proyecto se recabarán los informes de coordinación y calidad normativa de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Presidencia, Justicia e Interior, de las Secretarías Generales Técnicas y de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Transportes e Infraestructuras.

Asimismo se recabarán los informes de la Dirección General de Igualdad, la Dirección General de Infancia, Familia y Fomento de la Natalidad, de la Dirección General de Servicios Sociales y de la Dirección General de Presupuestos y Recursos Humanos.

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