

MEMORIA INICIAL DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO

PROYECTO DE ORDEN POR LA QUE SE MODIFICA LA NORMA TÉCNICA 9 APROBADA POR EL DECRETO 13/2007, DE 15 DE MARZO, QUE REGULA EL REGLAMENTO TÉCNICO DE DESARROLLO EN MATERIA DE PROMOCIÓN DE LA ACCESIBILIDAD Y SUPRESIÓN DE BARRERAS ARQUITECTÓNICA

1.- Resumen Ejecutivo.

Ministerio / Órgano proponente	CONSEJERÍA DE VIVIENDA Y ADMINISTRACIÓN LOCAL DIRECCIÓN GENERAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN	Fecha	MARZO 2021
Título de la norma	ORDEN POR LA QUE SE MODIFICA LA NORMA TÉCNICA 9 APROBADA POR EL DECRETO 13/2007, DE 15 DE MARZO, QUE REGULA EL REGLAMENTO TÉCNICO DE DESARROLLO EN MATERIA DE PROMOCIÓN DE LA ACCESIBILIDAD Y SUPRESIÓN DE BARRERAS ARQUITECTÓNICA		
Tipo de Memoria	Normal <input checked="" type="checkbox"/> Abreviada <input type="checkbox"/>		
OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA			
Situación que se regula	Se procede a adaptar la norma técnica 9, transportes públicos, modificando el punto 1.4.2, relativo a los modos de transporte por carretera, añadiéndose nuevas definiciones y 3 nuevos apartados previos a los ya recogidos por la norma 9 en este punto y un nuevo último apartado final k), para precisar las condiciones de implantación y diseño de los entornos de paradas de transporte público por carretera, reguladas en el Decreto 13/2007, de 15 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento Técnico de Desarrollo en Materia de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas.		



<p>Objetivos que se persiguen</p>	<p>La norma 9, Transportes públicos, regula las infraestructuras e instalaciones fijas y sus elementos con el fin de garantizar la movilidad de las personas de forma autónoma, segura y cómoda, siendo necesaria su aprobación y su consecución mediante una serie de medidas de control y de diseño adecuadas, y es por ello por lo que se lleva a efecto esta modificación normativa como el medio más adecuado para lograr dicho fin.</p> <p>El objetivo básico que se persigue es conseguir obtener la pretendida adecuación de funciones de una forma plenamente coordinada y eficaz, considerando un todo, compuesto por las infraestructuras urbanas y viarias, los autobuses, los viajeros que utilizan el servicio de transportes y el resto de las personas que transitan peatonalmente por las inmediaciones de esos ámbitos espaciales. Todos estos elementos tienen sus propias necesidades que han de ser satisfechas coordinadamente, por estar interrelacionados, en aras al buen funcionamiento de los entornos de las paradas de los autobuses en las vías públicas.</p>
<p>Principales alternativas consideradas</p>	<p>No contempladas. No obstante, de no llevar a cabo la modificación se seguiría manteniendo la situación actual de peligro para los viajeros que utilizan el servicio de transportes y el resto de las personas que transitan peatonalmente por las inmediaciones de esos ámbitos espaciales, en especial para las personas con discapacidad.</p>
<p>CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO</p>	
<p>Tipo de norma</p>	<p>orden</p>
<p>Estructura de la Norma</p>	<p>La orden se estructura en un único artículo y en una disposición final.</p>



<p>Informes recabados</p>	<p>Informe y propuesta de modificación de la norma técnica a través de la Comisión Técnica de Accesibilidad de Modos de Transporte del Consejo para la promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras.</p> <p>Esta comisión está integrada por representantes de las Consejerías de la Comunidad de Madrid con competencias en accesibilidad, del Consorcio Regional de Transportes, Sindicatos, Confederación Empresarial, Ayuntamiento de Madrid y otros y del CERMI Madrid (organización que agrupa a las distintas asociaciones que representan a las personas con discapacidad); habiendo sido el texto consensuado por todos los asistentes a las comisiones.</p> <p>Dicha propuesta de modificación de la norma técnica cuenta con el informe favorable del Consejo para la Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras, adoptado por unanimidad el 11 de diciembre de 2020.</p> <p>Otros informes que se recabarán, a lo largo de la tramitación del expediente serán los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dirección General de Infancia, Familias y Natalidad. - Dirección General de Igualdad. - Consejo de Consumo. - Dirección General de Asuntos Europeos y Cooperación con el Estado. - Secretaría General Técnica de la Consejería Vivienda y Administración Local. - Abogacía General de la Comunidad de Madrid. <p>Se realizará la comunicación relativa al procedimiento previsto en la Directiva (UE) 2015/1535 del Parlamento Europeo y del Consejo de 9 de septiembre de 2015, por la que se establece un procedimiento de información en materia de reglamentaciones técnicas y de reglas relativas a los servicios de la sociedad de la información, así como a lo dispuesto en el Real Decreto 1337/1999, de 31 de julio, por el que se regula la remisión de información en materia de normas y reglamentaciones técnicas y reglamentos relativos a los servicios de la sociedad de la información.</p>
<p>Trámite de consulta pública</p>	<p>Conforme a lo dispuesto en el artículo 26.2 de Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, no resulta exigible su sometimiento al trámite de consulta pública al tratarse de una modificación parcial que afecta a un aspecto muy concreto del Decreto 13/2007, de 15 de marzo, concretamente, se introducen solamente las condiciones que deben cumplir los entornos de las paradas de transporte público terrestre en el ámbito de la Comunidad de Madrid.</p>
<p>Trámite de audiencia/información Pública</p>	<p>El trámite de audiencia e información públicas se efectuará de conformidad con los artículos 133.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y 26.6 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.</p>



ANÁLISIS DE IMPACTOS		
<p>ADECUACIÓN AL ORDEN DE COMPETENCIAS</p>	<p>Esta orden se dicta al amparo del artículo 26.1.4 del Estatuto de Autonomía de Madrid, aprobado por Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, que atribuye a la Comunidad de Madrid la competencia exclusiva en materia de ordenación del territorio, urbanismo y vivienda, correspondiendo al Consejero competente en materia de accesibilidad para dictar las disposiciones necesarias para el desarrollo y aplicación de lo dispuesto en el Decreto 13/2007, de 15 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento Técnico de desarrollo en Materia de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras de la Comunidad de Madrid, y modificar las Normas Técnicas a propuesta del Consejo para la Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras de la Comunidad de Madrid, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 41.d) de la Ley 1/1983, de 13 de diciembre, de Gobierno y Administración de la Comunidad de Madrid.</p>	
<p>IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO</p>	<p>Efectos sobre la economía en general.</p>	<p>No tiene incidencia.</p>
	<p>En relación con la competencia</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> La norma no tiene efectos significativos sobre la competencia.</p> <p><input type="checkbox"/> La norma tiene efectos positivos sobre la competencia.</p> <p><input type="checkbox"/> La norma tiene efectos negativos sobre la competencia.</p>



	<p>Desde el punto de vista de las cargas administrativas</p>	<p><input type="checkbox"/> supone una reducción de cargas administrativas. Cuantificación estimada: _____</p> <p><input type="checkbox"/> incorpora nuevas cargas administrativas. Cuantificación estimada: _____</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> no afecta a las cargas administrativas.</p>
	<p>Desde el punto de vista de los presupuestos, la norma</p> <p><input type="checkbox"/> Afecta a los presupuestos de la Administración del Estado.</p> <p><input type="checkbox"/> Afecta a los presupuestos de otras Administraciones Territoriales.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> NO afecta a los presupuestos de la Administración del Estado ni de otras Administraciones Territoriales.</p>	<p><input type="checkbox"/> implica un gasto:</p> <p><input type="checkbox"/> implica un ingreso.</p>
<p>IMPACTO DE GÉNERO</p>	<p>La norma tiene un impacto de género</p>	<p><input type="checkbox"/> Negativo</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Nulo</p> <p><input type="checkbox"/> Positivo</p>



<p>OTROS IMPACTOS CONSIDERADOS</p>	<p>La norma no tiene impacto alguno sobre la competencia, la unidad de mercado ni la competitividad, ni en materia medioambiental, ni sobre la infancia y adolescencia, la familia, ni por razón de orientación sexual, identidad o expresión de género, teniendo un impacto positivo en materia de accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas.</p>
<p>OTRAS CONSIDERACIONES</p>	<p>NINGUNA</p>

1.- OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA

a) Fines y objetivos perseguidos.

Para poder conseguir el objetivo de que el transporte público se realice de manera que quede garantizada la seguridad y accesibilidad de todas las personas, es necesario llevar a cabo una serie de medidas de control y de diseño adecuadas y es por ello por lo que se lleva a efecto esta modificación normativa de interés general como el medio más adecuado para lograr la consecución de dicho fin.

La zona en que se desarrolla la actividad de las paradas de los autobuses integra una serie de funcionalidades que deben ser satisfechas, las cuales presentan una cierta complejidad que hace preciso delimitarlas con claridad para conseguir la necesaria adecuación de los diseños, las implantaciones y la explotación de los servicios de transporte en esos lugares.

En consecuencia, el objetivo básico que se persigue es conseguir obtener la pretendida adecuación de funciones de una forma plenamente coordinada y eficaz, considerando un todo compuesto por las infraestructuras urbanas y viarias, los autobuses, los viajeros que utilizan el servicio de transportes y el resto de las personas que transitan peatonalmente por las inmediaciones de esos ámbitos espaciales. Todos estos elementos tienen sus propias necesidades que han de ser satisfechas coordinadamente, por estar interrelacionados, en aras al buen funcionamiento de los entornos de las paradas de los autobuses en las vías públicas.

Lo que la modificación de la norma aludida aporta es un conocimiento comprensivo de todas las necesidades existentes en los entornos de parada, para que sean atendidas debidamente. Se racionaliza de una forma estructurada todo lo necesario a fin de que no se cometan errores de diseño, ejecución y explotación en los casos en que no se tuvieron en cuenta todos los elementos relevantes. Se aclara, que la expresión "todo lo necesario" no implica novedad alguna, ni supone nuevas exigencias funcionales en materia de accesibilidad universal, pues se trata de algo que ya presentaba las mismas necesidades operativas que ahora se describen y se aclaran ordenadamente.

Al tratarse de una norma sobre accesibilidad universal, el objetivo básico que se persigue es de carácter funcional en el ámbito que le es propio a esta disciplina, no obstante lo cual destaca su importancia en el entorno de la seguridad.

El objeto material de la modificación se concreta mediante la redacción de los textos que delimitan lo que se define como "entorno de parada", a través de la especificación de todas las funciones que lo integran y de sus interrelaciones.

b) Adecuación a los principios de buena regulación

Esta orden se adecua a los principios de buena regulación previstos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y, en particular a los principios de necesidad y eficacia, así como de proporcionalidad, transparencia, seguridad jurídica y eficiencia.



Su adecuación a los **principios de necesidad y eficacia**, viene justificada por el interés general de conseguir que el transporte público se realice de manera que quede garantizada la seguridad y accesibilidad de todas las personas, siendo necesaria su aprobación y su consecución mediante una serie de medidas de control y de diseño adecuadas, y es por ello por lo que se lleva a efecto esta modificación normativa de interés general como el medio más adecuado para lograr la consecución de dicho fin.

De la misma manera, esta orden se adecúa al **principio de proporcionalidad**, ya que contiene la regulación imprescindible y necesaria para poder garantizar la movilidad de las personas de forma autónoma, segura y cómoda, no existiendo otras medidas menos restrictivas de derechos que pudieran aprobarse, o que pudieran imponer menos obligaciones a los destinatarios de la misma.

Asimismo, se adecúa al **principio de seguridad jurídica**, dado que su tramitación se ajusta a la legislación estatal básica y autonómica en la materia, habiendo cumplido con todos los trámites y solicitudes de informes preceptivos que exige la normativa vigente.

La tramitación de esta orden se adecúa al **principio de transparencia**, ya que se ha sometido la misma al trámite de audiencia e información pública a través del Portal de Transparencia de la Comunidad de Madrid durante un plazo de quince días. Asimismo en su elaboración se ha contado con la participación y visto bueno de representantes de asociaciones de personas con discapacidad, organizaciones sindicales, ayuntamientos y otras consejerías de la Comunidad de Madrid, pertenecientes a la Comisión Técnica de Accesibilidad de Modos de Transporte del Consejo para la Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras, cuyo propuesta de modificación de la norma técnica ha sido consensuada y cuenta con el informe favorable del Consejo, adoptado por unanimidad el 11 de diciembre de 2020.

Finalmente, se adecúa al **principio de eficiencia**, ya que esta norma no conlleva cargas administrativas, racionalizando con ello la gestión de los recursos públicos de que dispone la Dirección General de Vivienda y Rehabilitación.

c) Análisis de las alternativas

No se han contemplado el análisis de otras alternativas. No obstante, de no llevar a cabo la modificación se seguiría manteniendo la situación actual de peligro, en especial para personas con discapacidad.

2.- CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO

a) Contenido

El presente proyecto de orden consta de una parte expositiva en la que constan los antecedentes normativos, las motivaciones a las que obedece la aprobación de la disposición, así como la justificación de que la propuesta es coherente con los principios de buena regulación establecidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

La presente orden se estructura en un solo artículo. En cuanto al articulado, se pretende adaptar la norma técnica 9, transportes públicos, modificando el punto 1.4.2, relativo a los modos de transporte por carretera, añadiéndose unas definiciones y 3 nuevos apartados previos a los ya recogidos por dicha norma en este punto y un nuevo último apartado final k), para precisar las condiciones de implantación y diseño de los entornos de paradas de transporte público por carretera, reguladas en el Decreto 13/2007, de 15 de marzo.

Se establece una disposición final relativa a la entrada en vigor.

b) Engarce con el derecho nacional y de la Unión Europea

La Constitución Española, en su artículo 14, reconoce la igualdad ante la ley, sin que pueda prevalecer discriminación alguna. A su vez, el artículo 9.2 de la Ley Fundamental establece que corresponde a los poderes públicos promover las condiciones para que la libertad y la igualdad de las personas sean reales y efectivas, removiendo los obstáculos que impidan o dificulten su plenitud y facilitando su participación en la vida política, cultural y social, así como el artículo 10 de la Constitución, de los derechos y deberes fundamentales, que establece la dignidad de la persona como fundamento del orden político y de la paz social. En congruencia con estos preceptos la Carta Magna, en su artículo 49, refiriéndose a las personas



con discapacidad, ordena a los poderes públicos que presten la atención especializada que requieran y el amparo especial para el disfrute de sus derechos.

La Unión Europea y el Consejo de Europa, en concreto, reconocen respectivamente el derecho de todas las personas a la igualdad ante la ley y a la protección contra la discriminación tanto en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea como en el Convenio Europeo para la Protección de los Derechos Humanos y de las Libertades Fundamentales.

c) Vigencia

No existe ninguna norma previa que resulte derogada, teniendo esta orden una vigencia indefinida.

d) Potestad de desarrollo reglamentario

Corresponde al consejero competente en materia de Accesibilidad el dictado de las disposiciones necesarias para el desarrollo y aplicación de lo dispuesto en el Decreto 13/2007, de 15 de marzo, así como modificar las Normas Técnicas a propuesta del Consejo para la Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras de la Comunidad de Madrid, todo ello de conformidad con lo dispuesto en el artículo 41.d) de la Ley 1/1983, de 13 de diciembre, de Gobierno y Administración de la Comunidad de Madrid.

e) Justificación del rango normativo propuesto

Conforme al artículo de 50 de la Ley 1/1983, de 13 de diciembre, adoptarán la forma de «Orden» las disposiciones y resoluciones de los Consejeros en el ejercicio de sus competencias, que irán firmadas por su titular.

3.- ANÁLISIS SOBRE LA ADECUACIÓN DE LA PROPUESTA NORMATIVA AL ORDEN DE DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS

La ordenación constitucional de la forma del Estado español prevé en el artículo 148.1.3ª, la posibilidad de que las Comunidades Autónomas asuman competencias en materia de ordenación del territorio, urbanismo y vivienda y, de acuerdo con tal previsión, el apartado 4 del artículo 26.1 de la Ley orgánica 3/1983, de 23 de febrero, del Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid, atribuye a la Comunidad de Madrid la competencia exclusiva en materia de ordenación del territorio, urbanismo y vivienda.

En consecuencia y, a la vista del análisis de las cuestiones competenciales indicadas anteriormente, debe considerarse que el Proyecto de Orden se ajusta al orden constitucional de distribución de competencias.

4.- IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO

La norma que se propone no tiene impacto económico ni presupuestario, ni supone la misma gasto alguno para la Dirección General de Vivienda y Rehabilitación de la Comunidad de Madrid ni para ninguna otra Administración Pública. Asimismo, la norma no tiene efectos sobre la competencia ni tiene incidencia alguna en la unidad de mercado y la competitividad, al no implicar ninguna obstaculización de la libre circulación de bienes y servicios en todo el territorio nacional ni introducir desigualdad en las condiciones básicas del ejercicio de la actividad económica, cumpliendo así lo dispuesto en el artículo 14 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de Garantía de la Unidad de Mercado.

La modificación normativa pretende esencialmente ilustrar debidamente sobre las funcionalidades que han de ser satisfechas en los entornos de las paradas, para que siendo bien conocidas se ejecuten de acuerdo con las necesidades realmente existentes. Esto es algo que, aunque se disponía de una norma menos explícita, el conocimiento técnico ya inducía a la realización correcta de las correspondientes actuaciones.

Lo que la modificación aporta es un conocimiento comprensivo de todas las necesidades existentes en los entornos de parada, para que sean atendidas debidamente. Se racionaliza de una forma estructurada todo lo necesario en evitación de deficiencias en los casos en que no se tuvieran en cuenta todos los elementos relevantes. Se aclara, que la expresión «todo lo necesario» no implica novedad alguna, pues se trata de algo que ya presentaba las mismas necesidades operativas que ahora se describen y se aclaran ordenadamente.

Por lo tanto, no se trata de algo que exija asociar nuevos recursos económicos, sino de disponer de un instrumento legal que no admita dudas, sea completo y ayude a hacer las cosas conforme a las necesidades



reales que existen en materia de accesibilidad universal en los entornos de las paradas de los autobuses, necesidades que permanecen invariadas.

Los planes para la adecuación de las paradas, las actuaciones de remodelación, así como las nuevas paradas, simplemente dispondrán de la ventaja de contar con una redacción de la norma mucho más clara y por lo tanto más segura.

5.- DETECCIÓN Y MEDICIÓN DE LAS CARGAS ADMINISTRATIVAS

La norma propuesta no tiene cargas administrativas, ya que no implica ningún coste de su cumplimiento para la administración ni para los ciudadanos obligados a soportarlas.

6.- IMPACTOS DE CARÁCTER SOCIAL

Impacto por razón de género.

La Ley 30/2003, de 13 de octubre, sobre medidas para evaluar el impacto de género de las disposiciones normativas que elabore el Gobierno, siguiendo orientaciones internacionales y comunitarias al respecto, ha integrado la perspectiva de género en la labor normativa del Gobierno, obligándole a analizar las consecuencias que previsiblemente se seguirían, para los hombres y para las mujeres, antes de adoptar una iniciativa legislativa o una medida reglamentaria. La Orden afecta por igual a hombres y mujeres y no contiene aspecto alguno del que pudieran derivarse situaciones de discriminación.

Impacto sobre la infancia y adolescencia.

La orden propuesta por su contenido no tiene impacto alguno en la infancia y en la adolescencia, en cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 26/2015, de 28 de julio, de modificación del sistema de protección a la infancia y a la adolescencia.

Impacto sobre la familia.

La orden propuesta por su contenido carece de impacto alguno en la familia, de conformidad con la Ley 26/2015, de 28 de julio, que modificó la Ley 40/2013, de 18 de noviembre, de Protección de la Familias Numerosas.

Impacto por razón de orientación sexual, identidad o expresión de género

La Orden propuesta, por su contenido, no genera impacto alguno sobre la orientación sexual e identidad o expresión de género, de acuerdo con lo previsto en 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.

Impacto en materia de accesibilidad y supresión de barreras

La orden que se pretende aprobar tiene un impacto positivo en materia de accesibilidad y supresión de barreras, en cumplimiento de lo dispuesto en Ley 8/1993, de 22 de junio, de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, el Decreto 13/2007, de 15 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento Técnico de Desarrollo en Materia de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, así como el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las Personas con discapacidad y de su inclusión Social.

7.- DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN REALIZADA Y DE LAS CONSULTAS PRACTICADAS

La **descripción de la tramitación** del expediente sería el siguiente:



En la tramitación previa de la norma se ha recabado informe y propuesta de modificación de la norma técnica a través de la Comisión Técnica de Accesibilidad de Modos de Transporte del Consejo para la Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras.

Esta comisión está integrada por representantes de las Consejerías de la Comunidad de Madrid con competencias en accesibilidad, del Consorcio Regional de Transportes, Sindicatos, Confederación Empresarial, Ayuntamiento de Madrid y otros y del CERMI Madrid (organización que agrupa a las distintas asociaciones que representan a las personas con discapacidad). Dicha propuesta de modificación de la norma técnica ha sido consensuada y cuenta con el informe favorable del Consejo, adoptado por unanimidad el 11 de diciembre de 2020.

Trámite de consulta pública en la tramitación de la norma.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 26.2 de Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, no resulta exigible su sometimiento al trámite de consulta pública al tratarse de una modificación parcial que afecta a un aspecto muy concreto del Decreto 13/2007, de 15 de marzo, concretamente, se introducen solamente las condiciones que deben cumplir los entornos de las paradas de transporte público terrestre en el ámbito de la Comunidad de Madrid.

Por otra parte, la modificación que nos ocupa, tampoco tiene impacto significativo en la actividad económica, tal y como se ha explicado en el apartado 4 de la presente memoria, ni impone obligaciones relevantes a los destinatarios, es más, la presente reforma se realiza con el fin de poder garantizar la movilidad de las personas de forma autónoma, segura y cómoda

Trámite de información y audiencia pública.

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 26.6 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, se llevará a cabo el trámite de audiencia e información públicas, publicándose la orden y su memoria de análisis de impacto normativo en el Portal de Transparencia de Madrid durante un plazo de quince días, a los efectos de que puedan formularse alegaciones para su análisis y consideración por el órgano promotor.

Informes preceptivos y facultativos

A lo largo de la tramitación del expediente se recabarán los siguientes informes:

- Dirección General de Infancia, Familias y Natalidad.
- Dirección General de Igualdad.
- Consejo de Consumo.
- Dirección General de Asuntos Europeos y Cooperación con el Estado.
- Secretaría General Técnica de la Consejería Vivienda y Administración Local.
- Abogacía General de la Comunidad de Madrid.

Asimismo, se realizará la comunicación relativa al procedimiento previsto en la Directiva (UE) 2015/1535 del Parlamento Europeo y del Consejo de 9 de septiembre de 2015, por la que se establece un procedimiento de información en materia de reglamentaciones técnicas y de reglas relativas a los servicios de la sociedad de la información, así como a lo dispuesto en el Real Decreto 1337/1999, de 31 de julio, por el que se regula la remisión de información en materia de normas y reglamentaciones técnicas y reglamentos relativos a los servicios de la sociedad de la información.

Madrid, a fecha de firma

EL DIRECTOR GENERAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN

