



A.G.- 41/2025

S.G.C.- 86/2025

S.J.- 187/2025

Se ha recibido en esta Abogacía General una solicitud de informe, remitida por la Secretaría General Técnica de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, en relación con un **“Proyecto de Orden, de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, sobre las condiciones que han de cumplir los usuarios que viajen con determinados objetos en los autobuses de transporte público titularidad del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid”**.

A la vista de los antecedentes remitidos, en cumplimiento del artículo 4.1.a) de la Ley 3/1999, de 30 de marzo, de Ordenación de los Servicios Jurídicos de la Comunidad de Madrid, en relación con el artículo 12.2 del Decreto 105/2018, de 19 de junio, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Reglamento de la Abogacía General de la Comunidad de Madrid, tenemos el honor de emitir el siguiente

INFORME

ANTECEDENTES DE HECHO

ÚNICO.- Ha tenido entrada en esta Abogacía General una solicitud de informe en relación con el proyecto de orden arriba referenciado.

A la citada petición, se acompaña la siguiente documentación:



- Resolución del Director-Gerente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, de 30 de enero de 2024, acordando la apertura del trámite de consulta pública del proyecto de orden referenciado, así como la Memoria sometida al trámite de consulta pública, suscrita por el mismo Director-Gerente el 30 de enero de 2024 y por el Viceconsejero de Presidencia y Administración Local el 8 de febrero de 2024.
- Memoria abreviada del análisis de impacto normativo (en adelante, MAIN) del proyecto en una versión inicial, suscrita por el Director-Gerente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid el 14 de agosto de 2024.
- Proyecto de orden inicial.
- Informe de impacto por razón de género elaborado el 19 de agosto de 2024 por la Dirección General de Igualdad (Consejería de Familia, Juventud y Asuntos Sociales).
- Informe de impacto en materia de familia, infancia y adolescencia, elaborado el 20 de agosto de 2024 por la Dirección General de Infancia, Familia y Fomento de la Natalidad (Consejería de Familia, Juventud y Asuntos Sociales).
- Informe 62/2024 de coordinación y calidad normativa, emitido por la Oficina de Calidad Normativa de la Consejería de Presidencia, Justicia y Administración Local el 22 de agosto de 2024, conforme a lo previsto en el artículo 34 de la Ley 11/2022, de 21 de diciembre, de Medidas Urgentes para el Impulso de la Actividad Económica y la Modernización de la Administración de la Comunidad de Madrid; en el artículo 8.4 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, y en el artículo 25.3.a) del Decreto 229/2023, de 6



de septiembre, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Presidencia, Justicia y Administración Local.

- Escrito del Secretario del Consejo para la Promoción de la Accesibilidad y la Supresión de Barreras de fecha 19 de agosto de 2024, indicando que dicho órgano carece de competencias para la emisión del informe solicitado.
- Informe de la Dirección General de Presupuestos de la Consejería de Economía, Hacienda y Empleo de fecha 23 de agosto de 2024.
- Escrito de la Dirección General de Atención a Personas con Discapacidad (Consejería de Familia, Juventud y Asuntos Sociales), de fecha 19 de agosto de 2024, señalando que no se formulan observaciones al Proyecto.
- Informe de la Comisión Permanente del Consejo de Consumo de fecha 5 de septiembre de 2024.
- Proyecto de orden, tras la emisión de los informes citados, junto con la correspondiente Memoria ejecutiva del análisis de impacto normativo del proyecto, en su versión tras la emisión de los citados informes, suscrita por el Director-Gerente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid el 16 de abril de 2025.
- Resolución del Director-Gerente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, de 16 de abril de 2025, acordando la apertura del trámite de audiencia e información públicas.
- Proyecto de orden sometido a informe de la Abogacía General de la Comunidad de Madrid, junto con la correspondiente Memoria ejecutiva del análisis de impacto



normativo del proyecto, en su versión definitiva, suscrita por el Director-Gerente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid el 4 de julio de 2025.

- Informe de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, sobre el texto proyectado, de fecha 9 de julio de 2025.

CONSIDERACIONES JURÍDICAS

PRIMERA.- FINALIDAD Y CONTENIDO DEL PROYECTO DE ORDEN.

El Decreto 79/1997, de 3 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Viajeros del Transporte Interurbano de la Comunidad de Madrid (Decreto 79/1997, en adelante), dispone, en su artículo 1, que *“el presente Reglamento regula las condiciones generales de utilización de las concesiones interurbanas de los Servicios Públicos Regulares Permanentes de Uso General de Transporte de Viajeros por Carretera, sobre las que ejerza sus competencias el Consorcio Regional de Transportes, incluyéndose en este ámbito las líneas urbanas integrantes de cualquiera de esas concesiones. Asimismo, regula los derechos y obligaciones de los usuarios de dichos transportes, en cumplimiento del mandato establecido por los artículos 40 y 41 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres”*. A continuación, su artículo 2, apartado 2, reconoce, entre los derechos de los viajeros, el de *“i) Portar objetos o bultos de mano, siempre que no supongan molestias o peligro para otros viajeros”*.

Según se indica en la MAIN, los usuarios de los autobuses que prestan los servicios de transporte público de viajeros, titularidad del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid (CRTM, en lo sucesivo), demandan poder llevar en los autobuses determinados objetos, distintos de los bultos de mano, como maletines, ordenadores portátiles, carritos de la compra, o pequeñas mochilas con o sin ruedas, de los que no desean desprenderse al hacer uso de los servicios de transporte público. Sin embargo, el Decreto 79/1997 no concreta las categorías de objetos, que al amparo de su artículo 2.2.i), podrán llevar los viajeros en el



autobús. Sobre la base que gran parte de los autobuses que prestan este servicio tienen espacios específicamente diseñados para el transporte de objetos, se ha estimado oportuno desarrollar lo dispuesto en el artículo 2.2.i) del Decreto 79/1997, estableciendo, con mayor precisión, las condiciones que han de observar los usuarios que viajan con objetos en los autobuses, para garantizar que el transporte de tales objetos no supongan molestias o peligro para otros viajeros.

A tal efecto, el proyecto normativo ahora analizado tiene por objeto desarrollar la materia expuesta.

En cuanto atañe a su estructura, consta de una parte expositiva y otra dispositiva, integrada por nueve artículos, una disposición adicional única y una disposición final única.

SEGUNDA.- ÁMBITO COMPETENCIAL.

El proyecto sometido a análisis jurídico tiene por objeto, como indica su parte expositiva, acometer el desarrollo reglamentario del Decreto 79/1997, en lo que atañe al derecho de los viajeros a portar los objetos o bultos de mano a que se refiere el artículo 2.2.i) de aquél, al amparo de la habilitación conferida por la disposición final primera del mismo Decreto 79/1997 (*“Se autoriza al Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes para dictar cuantas disposiciones sean necesarias para el desarrollo y ejecución del presente Decreto”*).

De acuerdo con el artículo 148.1.5ª de nuestra Constitución y el artículo 26.1.6 del Estatuto de Autonomía, aprobado por Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, la Comunidad de Madrid tiene competencia exclusiva en materia de ferrocarriles y transporte terrestre cuyo itinerario discorra íntegramente en el territorio de la misma.

Por su parte, la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, establece en su artículo 4.4 que *“las*



competencias municipales sobre los transportes de viajeros se ejercerán con sujeción a lo dispuesto en las normas de la Comunidad de Madrid y del Estado que regulan dichos transportes”.

Sentado lo anterior, conviene hacer una referencia a la Sentencia del Tribunal Constitucional 118/1996, dictada a propósito de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante, LOTT) que, además de reiterar la tesis recogida en otros pronunciamientos sobre la supletoriedad del Derecho estatal (SSTC 35/1992, 79/1992 y 213/1994), señala que el dictado, por el Estado, de normas jurídicas a aplicar en las Comunidades Autónomas *“sólo es constitucionalmente legítimo allí donde se halla habilitado por un título competencial específico”*. Concluye el Alto Tribunal (Fundamento Jurídico Sexto): *“(…) tampoco en las materias en que el Estado ostenta materias compartidas puede (…) producir normas jurídicas meramente supletorias”*. Como consecuencia de esta sentencia se declararon inconstitucionales el artículo 2 y los artículos 113 a 118 de la meritada ley estatal. Así las cosas, la LOTT, siguiendo la doctrina sentada por el Alto Tribunal, puede aplicarse supletoriamente en las Comunidades Autónomas en aquellos preceptos en los que el Estado tenga un título competencial específico.

En este sentido, el artículo 40 de la LOTT dispone:

“1. La Administración mantendrá informados a los usuarios de las prestaciones del sistema de transportes que en cada momento se encuentren a disposición de los mismos, así como de sus modificaciones.

2. Asimismo, la Administración elaborará el catálogo de los derechos y deberes de los usuarios del transporte, cuya difusión y cumplimiento se tutelarán por ésta. Los citados deberes vendrán fundamentalmente determinados por el establecimiento de las condiciones generales de utilización del servicio y de las obligaciones de los usuarios”.

En adición, el artículo 41, señala que *“la Administración establecerá las condiciones generales que habrán de cumplir los usuarios, así como las obligaciones de los mismos en la utilización de los transportes terrestres”*.



A tal fin, el Decreto 79/1997 se promulga en ejercicio de la competencia que ostenta la Comunidad de Madrid para regular el transporte de viajeros dentro de su territorio, y, en cumplimiento del mandato contenido en la LOTT; establece, para ello, las condiciones generales de utilización del servicio y las obligaciones de los usuarios del transporte interurbano, previendo un desarrollo ulterior por el consejero competente por razón de la materia.

TERCERA.- NATURALEZA JURÍDICA Y RANGO NORMATIVO.

La articulación jurídica del proyecto pretende realizarse por medio de orden de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras.

Examinado su contenido, cabe afirmar que su naturaleza es la propia de una disposición reglamentaria, en tanto se dirige a una pluralidad indeterminada de destinatarios, goza de una clara vocación de permanencia e innova el ordenamiento jurídico. En este sentido, la Sentencia del Tribunal Supremo de 4 de julio de 2012, señala que “(...) *la naturaleza de disposición de carácter general o acto administrativo no viene determinada simplemente por una diferencia cuantitativa, destinatarios generales o indeterminados para el Reglamento y determinados para el acto administrativo, sino que la diferencia sustancial entre disposición de carácter general y acto administrativo es una diferencia de grado, o dicho de otro modo, la diferencia está en que el Reglamento innova el ordenamiento jurídico con vocación de permanencia, en tanto que el acto se limita a aplicar el derecho subjetivo existente*”.

Así pues, por medio de la orden proyectada, el Excmo. Sr. Consejero de Vivienda, Transportes e Infraestructuras estaría ejerciendo la potestad reglamentaria, lo que nos conduce al análisis del rango normativo.



Como tiene reiteradamente declarado la Abogacía General de la Comunidad de Madrid, la potestad reglamentaria se ejerce hoy, en España, por una pluralidad de órganos de los distintos entes territoriales. Sin embargo, nuestro sistema normativo atribuye sólo a algunos de estos órganos la titularidad originaria de esta potestad; la de los restantes es, pues, una competencia de atribución.

La titularidad de la potestad reglamentaria originaria corresponde, en el caso de la Comunidad de Madrid, al Consejo de Gobierno -el artículo 22 EA reconoce la potestad reglamentaria originaria al Gobierno de la Comunidad de Madrid, al igual que lo hace el artículo 21.g) de la Ley 1/1983, de 13 de diciembre, de Gobierno y Administración (en adelante, Ley 1/1983)-.

Determinado que es al Gobierno de la Comunidad de Madrid al que le corresponde la potestad reglamentaria originaria, no existe obstáculo, dentro de los límites de la materia, para que dicha potestad reglamentaria pueda ser ulteriormente conferida a los consejeros, por lo que la potestad reglamentaria que ostentan los mismos debe calificarse como derivada o por atribución.

En este sentido la Sentencia del Tribunal Constitucional 13/1988, de 4 de febrero -referida al ámbito estatal pero que puede igualmente ser aplicada al ámbito autonómico- manifiesta que *“(...) es de rechazar el argumento según el cual la potestad reglamentaria corresponde exclusivamente al Gobierno, sin que éste pueda a su vez conferirla válidamente a otros órganos diferentes, toda vez que la potestad reglamentaria de ser originaria (art. 97 CE), no excluye la posibilidad de delegaciones singulares”*.

A los consejeros, además de ostentar una potestad reglamentaria derivada o por atribución, el artículo 41.d) de la citada Ley 1/1983, les reconoce el ejercicio de la potestad reglamentaria *“en la esfera de sus atribuciones”*, así como la potestad de *“dictar circulares e instrucciones”*; pero sólo pueden ejercer esa potestad reglamentaria cuando otra disposición se la atribuya con carácter singular y para materias concretas, constitutivas de una simple competencia de atribución (STC 185/1995, de 14 de diciembre), no pudiendo ejercerla con base exclusivamente en dicha norma legal -el art. 41 de la Ley 1/1983-.



Esta interpretación es avalada por la Sentencia del Tribunal Supremo de 30 de diciembre de 2004, según la cual:

“(...) la exclusiva competencia del Gobierno como órgano colegiado para efectuar una regulación general (...) es consecuencia ineludible de lo prevenido en el artículo 5.1.h) de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, de Organización, Competencia y Funcionamiento del Gobierno, que atribuye al Consejo de Gobierno la aprobación de «los reglamentos para el desarrollo y ejecución de las Leyes, previo dictamen del Consejo de Estado»”; (...) “la competencia reglamentaria de los Ministros, si bien comprendida asimismo en la previsión constitucional del artículo 97 de la Norma Suprema, queda restringida según el artículo 4.1.b) de la propia Ley 50/1997, a «las materias propias de su Departamento». Y aunque esta referencia no haya de interpretarse exclusivamente referida a los aspectos internos de carácter organizativo, sino que abarca también el ámbito de su competencia material, en ningún caso puede comprender la potestad de dictar reglamentos generales de desarrollo y ejecución de las Leyes, aunque sea en materias que puedan calificarse como competencias propias de su departamento”.

Las atribuciones normativas de potestad reglamentaria a autoridades distintas del Gobierno tienen, por tanto, límites rigurosos que deben respetarse: debe tratarse de una habilitación expresa, para la regulación de materias concretas y singulares.

Expuesto lo anterior, y examinada la normativa autonómica, se aprecia que la habilitación específica a favor del titular de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras se residencia, como vimos, en la disposición final primera del Decreto 79/1997, al indicar que “*Se autoriza al Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes para dictar cuantas disposiciones sean necesarias para el desarrollo y ejecución del presente Decreto*”. Dicha remisión debe entenderse realizada en favor del actual titular de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras.



En consecuencia, no resulta discutible la habilitación expresa del Consejero para desarrollar el Decreto 79/1997, en el proyecto de orden analizado, en lo que respecta al desarrollo del artículo 2.2.i) del mismo decreto, todo ello, de acuerdo, a su vez, con lo dispuesto en el artículo 41.d) de la Ley 1/1983, y en el artículo 1 del Decreto 244/2023, de 4 de octubre, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras.

CUARTA.- TRAMITACIÓN.

El ordenamiento autonómico madrileño cuenta con una regulación completa y cerrada del procedimiento para la elaboración de normas reglamentarias, tras la aprobación 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 (Decreto 52/2021, en adelante), que, a tenor de lo señalado en su parte expositiva, tiene por objeto *“establecer una regulación completa del procedimiento de elaboración propio de las disposiciones normativas de carácter general en el ámbito de la Comunidad de Madrid, y su planificación, garantizando la calidad normativa y profundizando en la simplificación y racionalización de trámites para conseguir una mayor eficacia y eficiencia en su funcionamiento”*.

Así, en el análisis de la tramitación de este proyecto servirá como parámetro el Decreto 52/2021, aplicable a los procedimientos de elaboración y tramitación de los proyectos de disposiciones reglamentarias cuya aprobación corresponda al Consejo de Gobierno o a cualquiera de sus miembros (art. 1.2).

I.- Los artículos 4.2.a) y 5 del Decreto 52/2021, así como el artículo 60 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y de Participación de la Comunidad de Madrid, contemplan la realización de un trámite de consulta pública en la elaboración de los anteproyectos de leyes y proyectos de disposiciones reglamentarias, con las excepciones que en los mismos se prevén.



El trámite de consulta pública, tal y como se desprende del Portal de Transparencia de la Comunidad de Madrid, se ha efectuado desde el 20 de febrero de 2024 al 11 de marzo de 2024, ambos inclusive. Si bien se indica en la MAIN que durante este trámite se recibieron alegaciones de la Asociación CONFEBUS-MADRID, su escrito no ha sido incorporado al expediente remitido a esta Abogacía General.

Por otro lado, se han sustanciado los trámites de audiencia e información pública, como se desprende de la Resolución del Director-Gerente del CRTM, de 16 de abril de 2025, permaneciendo, como se significa en la MAIN, el proyecto publicado en el Portal de Transparencia en el periodo comprendido entre el 24 de abril y el 20 de mayo de 2025, ambos inclusive. En la MAIN se hace constar que *“la Asociación CONFEBÚS-MADRID, asociación que integra la Sección de Transporte Público Interurbano Regular de Uso General formuló una serie de observaciones en una única aportación, de manera directa y a través del Comité Madrileño de Transportes”*, si bien, en este caso, tampoco se han incorporado al expediente las alegaciones recibidas durante este trámite.

Se hace necesario, en consecuencia, completar el expediente mediante la incorporación de las alegaciones formuladas tanto en el trámite de consulta pública, como en los de audiencia e información pública.

II.- Por otro lado, constan en el expediente tres versiones de la MAIN, elaboradas por Director-Gerente del CRTM, cuya versión se define como ejecutiva.

Como viene refiriendo la Comisión Jurídica Asesora de la Comunidad de Madrid, la actualización de la MAIN permitirá comprobar que, de hecho, los diversos trámites del procedimiento han resultado útiles y no un mero formalismo de cara a la depuración progresiva de la norma proyectada, esto es, que el documento de referencia *“responde a la naturaleza que le*



otorga su normativa reguladora como un proceso continuo” (Dictamen 8/2021, de 12 de enero). En los más recientes dictámenes 492/2023, de 21 de septiembre; y 16/2024, de 18 de enero y 734/2024, de 21 de noviembre, entre otros, se incide en esta idea precisando que la MAIN “debe redactarse desde el inicio hasta la finalización de la elaboración del proyecto normativo, de manera que su contenido se vaya actualizando con las novedades significativas que se produzcan a lo largo del procedimiento de tramitación, en especial, la descripción de la tramitación y consultas (artículo 6.3 del Decreto 52/2021) hasta culminar con una versión definitiva”.

En relación con la MAIN, cabe hacer una serie de observaciones:

- En primer término, debemos advertir que el artículo 6 del Decreto 52/2021 se refiere a la memoria ejecutiva en los siguientes términos:

“1. Con carácter general, cuando el centro directivo competente estime que de la propuesta normativa no se derivan impactos económicos, presupuestarios, sociales, sobre las cargas administrativas o cualquier otro análogo, apreciables, o estos no sean significativos, junto con el texto del proyecto normativo, se realizará una memoria ejecutiva que incluirá los siguientes apartados:

- a) Identificación clara de los fines, objetivos perseguidos, oportunidad y legalidad de la norma.*
- b) Adecuación a los principios de buena regulación.*
- c) Identificación del título competencial prevalente.*
- d) Listado de las normas que quedan derogadas.*
- e) Impacto presupuestario y los sociales exigidos por norma con rango de ley.*
- f) Descripción de la tramitación y consultas realizadas.*
- g) Justificación, si la propuesta no estuviera incluida en el Plan Anual Normativo.*
- h) Análisis económico que evalúe las consecuencias de su aplicación, aunque su impacto sobre la actividad económica no sea relevante.*
- i) En su caso, se incluirá una descripción de la forma en la que se realizará su evaluación ex post”.*



Por lo tanto, esta memoria ejecutiva procede en el caso de normas de las que no se deriven impactos apreciables -como la que venimos analizando-, estando destinada a ser una memoria más sencilla que la extendida.

La MAIN remitida, sin embargo, presenta un contenido más amplio. Así, tras la ficha ejecutiva, la MAIN comprende los siguientes apartados:

- Una introducción, donde se resume sucintamente el objetivo perseguido y su falta de impacto en los ámbitos económico, presupuestario o social.
- Un segundo apartado, rubricado “*Identificación de los fines y objetivos perseguidos, oportunidad y legalidad de la norma*”, donde se reiteran los fines de la norma, las habilitaciones competenciales de las que trae causa -incluyendo una referencia al derecho de la Unión Europea, propio de la memoria extendida-, la justificación de su adecuación a los principios de buena regulación, y la descripción de la tramitación realizada.
- El tercer apartado, denominado “*Base jurídica y rango del proyecto normativo*”, reitera las habilitaciones normativas que justifican la competencia del Consejero para su aprobación.
- El cuarto apartado (“*Descripción del contenido y de la tramitación de la propuesta normativa*”), vuelve a reiterar el contenido y finalidad del proyecto, describiendo de forma exhaustiva la tramitación (en la forma que el artículo 7.4 del Decreto 52/2021 prevé para las memorias extendidas).
- El apartado quinto (“*Oportunidad de la norma*”), reitera, una vez más, la motivación, fines, adecuación a los principios de buena regulación y análisis de alternativas del proyecto.



- El apartado sexto indica que el proyecto no deroga ninguna norma.
- Finalmente, los apartados séptimo y octavo analizan los posibles impactos.

El hecho de que se haya elaborado una MAIN, calificada como ejecutiva, cuyo contenido trascienda, en ciertos apartados, del mínimo previsto en el citado artículo 6 del Decreto 52/2021, no constituye una deficiencia procedimental reseñable, en el entendimiento de que se opta por ampliar su contenido como garantía de una mayor justificación en aras del deseable acierto normativo, además de propender a la consecución, más acabada, de las finalidades a las que responde la figura de la MAIN.

Sobre la ausencia de mención a la denominada evaluación *ex post*, simplemente hemos de recordar, en esta sede, que prever la fórmula de evaluación de los resultados de una determinada propuesta normativa resulta ser lo más conforme con el principio de control de la gestión y evaluación de los resultados de las políticas públicas a que alude el artículo 3.1.g) de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, que se puede considerar integrado, a su vez, dentro del más amplio de buen gobierno emergente en el Derecho administrativo español contemporáneo. La Comisión Jurídica Asesora de la Comunidad de Madrid viene señalando, en el mismo sentido, que “*evaluar la eficacia y eficiencia de la norma, los efectos no previstos y los resultados de su aplicación puede suministrar una información muy relevante de futuro*” (así, en sus Dictámenes 677/2022, de 25 de octubre y 692/2023, de 28 de diciembre). Se sugiere, por ello, hacer alusión a este extremo en la MAIN.

- En adición, cuando la MAIN se refiera a la norma proyectada, deberá denominarla “proyecto de orden”, no “orden”, al no estar aún aprobada.
- Como puso de manifiesto el informe de la OFICAN, donde se dice “*Informe por razón de género*”, deberá decirse “*Informe de impacto por razón de género*”.



III.- En otro orden de cosas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8 del Decreto 52/2021, durante el procedimiento de elaboración de la norma, el centro directivo proponente recabará los informes y dictámenes que resulten preceptivos, así como los estudios y consultas que estime convenientes, debiendo justificar los informes facultativos que se soliciten, en su caso.

Entre los informes preceptivos incorporados al expediente, pueden mencionarse los siguientes:

- Informe de coordinación y calidad normativa de la Secretaría General Técnica de la entonces Consejería de Presidencia, Justicia y Administración Local, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 34 de la Ley 11/2022, de 21 de diciembre, de Medidas Urgentes para el Impulso de la Actividad Económica y la Modernización de la Administración de la Comunidad de Madrid, 8.4 del Decreto 52/2021 y 25.3.a) del Decreto 229/2023, de 6 de septiembre, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Presidencia, Justicia y Administración Local.
- Informe de impacto por razón de género, elaborado por la Dirección General de Igualdad de la Consejería de Familia, Juventud y Asuntos Sociales, al amparo del artículo 19 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres.
- Informe de impacto en la infancia, adolescencia y la familia, elaborado por la Dirección General de Infancia, Familia y Fomento de la Natalidad de la Consejería de Familia, Juventud y Asuntos Sociales, conforme al artículo 22 quinquies de la Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor y de modificación del Código Civil y la Ley de Enjuiciamiento Civil, al artículo 47 de la Ley 4/2023, de 22 de marzo, de Derechos, Garantías y Protección Integral de la Infancia y la Adolescencia de la Comunidad de Madrid y la Disposición final décima de la Ley 40/2003, de 18 noviembre, de Protección a las Familias Numerosas.



Por otro lado, se ha recabado informe de la Comisión Permanente del Consejo de Consumo, del Consejo para la Promoción de la Accesibilidad y la Supresión de Barreras (si bien se expide escrito por su secretario declarando la improcedencia de su emisión al no presentar carácter preceptivo), de la Dirección General de Presupuestos de la Consejería de Economía, Hacienda y Empleo, y de la Dirección General de Atención a Personas con Discapacidad de la Consejería de Familia, Juventud y Asuntos Sociales.

Finalmente, se aporta el preceptivo informe de legalidad elaborado por la Secretaría General Técnica de la Consejería proponente (art. 4.2.e) y 8.5 del Decreto 52/2021), firmado el 9 de julio de 2025 por la Ilma. Sra. Secretaria General Técnica de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras.

QUINTA.- ANÁLISIS DEL CONTENIDO.

Analizaremos, a continuación, el contenido del proyecto de orden, tanto desde una perspectiva material como formal, ateniéndonos, en este último aspecto, a las Directrices de Técnica Normativa aprobadas por el Acuerdo del Consejo de Ministros de 22 de julio de 2005 (en adelante, las “directrices”) que *“sin ser de obligada observancia en el ámbito de la Comunidad de Madrid, sirven de referente normalizador en la elaboración normativa”*, como señalara la Comisión Jurídica Asesora de la Comunidad de Madrid en su Dictamen 18/2023, de 12 de enero.

De forma más específica, en su Dictamen 488/2021, de 5 de octubre, alude a su aplicabilidad en la Comunidad de Madrid *“por su carácter normalizador respecto de la técnica aplicable al procedimiento para el ejercicio de la iniciativa legislativa y de la potestad reglamentaria del Consejo de Gobierno”*.



Como se ha comentado antes, el proyecto examinado consta de un título, una parte expositiva, seguida de una parte dispositiva, integrada por nueve artículos, una disposición adicional única y una disposición final única.

El **título** se identifica como “*Proyecto de Orden*”, de conformidad con la directriz 6ª.

Sin embargo, su contenido -al igual que el del artículo 1, que analizaremos más adelante- adolece de importantes imprecisiones que deben ser subsanadas. Así, se alude en el mismo a los autobuses de transporte público titularidad del CRTM. Sin embargo, en sentido estricto, tales autobuses no son titularidad del CRTM, sino de las distintas empresas concesionarias que prestan el servicio público mediante gestión indirecta. Por su parte, CRTM es titular de la competencia sobre dicho servicio, por lo que resultaría más correcto aludir a la competencia sobre el servicio que a la titularidad de los autobuses.

Al mismo tiempo, la orden proyectada no cumple con la directriz 7, en el sentido de no reflejar con exactitud y precisión la materia reglada, pues en la misma no solo se regulan “*las condiciones que han de cumplir los usuarios que viajen con determinados objetos*”, sino también la delimitación y características de los propios objetos (artículo 3), la actuación de los conductores a efectos de su admisión o rechazo (artículos 4 y 5), las consecuencias del incumplimiento de las condiciones de transporte de los objetos (artículo 8) o el régimen de responsabilidad (artículo 9).

Esta consideración tiene carácter esencial.

A la vista de lo expuesto, se sugiere sustituir el título actual por otra fórmula que resulte técnicamente más precisa, como por ejemplo la de “*Proyecto de Orden, de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, por la que se regulan las condiciones de transporte de objetos*”



por los usuarios de los autobuses de transporte público regular de viajeros que sean competencia del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid”.

El **preámbulo o parte expositiva** del proyecto carece de título, como indica la directriz 11, y responde, en líneas generales, a la directriz 12^a, pues cumple la función de describir su contenido, indicando sus antecedentes y las competencias y habilitaciones en cuyo ejercicio se dicta.

Debe reformularse la redacción del segundo párrafo para dotarla de coherencia, señalando que *“(…) el municipio ejercerá, entre otras competencias propias, y en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas, la de transporte colectivo urbano”.*

En el párrafo decimoquinto la expresión *“con mayor detalle que la legislación estatal”* no resulta precisa, además de inducir a confusión, por lo que se sugiere su supresión.

En lo que se refiere a la adecuación del proyecto a los principios de buena regulación en los términos prescritos por el artículo 129.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (en adelante, Ley 39/2015) y artículo 2 del Decreto 52/2021, observamos que en la justificación del principio de seguridad jurídica, existe una errata en la frase *“normativa de vigente de aplicación”*; en adición, la justificación ofrecida no parece guardar estricta relación con este principio, pues justifica el cumplimiento del ordenamiento jurídico en la tramitación del proyecto, cuando lo que persigue el principio de seguridad jurídica es *“generar un marco normativo estable, predecible, integrado, claro y de certidumbre, que facilite su conocimiento y comprensión y, en consecuencia, la actuación y toma de decisiones de las personas y empresas”* (artículos 129.4 Ley 39/2015 y 2.4 del Decreto 52/2021). Se recomienda su revisión.

A continuación, debemos transcribir el siguiente párrafo:



“Para la elaboración de esta orden se han solicitado los informes preceptivos de coordinación y calidad normativa, sobre los análisis de impactos de carácter social, del Consejo para la Promoción de la Accesibilidad y la Supresión de Barreras de la Comunidad de Madrid, del Consejo de Consumo, de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras y de la Abogacía General”.

En relación con el mismo, debemos señalar, en primer término, que no todos los informes citados son preceptivos (así acontece con el informe del Consejo para la Promoción de la Accesibilidad y la Supresión de Barreras de la Comunidad de Madrid, como se ha indicado *ut supra*, mención que, por ello, debiera omitirse). En segundo lugar, sería recomendable citar los informes de impacto de carácter social por separado. En último término, se deberían citar los nombres de acuerdo con su completa denominación y así referirse al “Consejo de Consumo de la Comunidad de Madrid” (artículo 28 de la Ley 11/1998, de 9 de julio, de Protección de los Consumidores de la Comunidad de Madrid) y a la “Abogacía General de la Comunidad de Madrid” (Decreto 105/2018, de 19 de junio, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Reglamento de la Abogacía General de la Comunidad de Madrid).

En lo que respecta a la **parte dispositiva**, analizaremos el texto desde una perspectiva tanto material como formal.

- El **artículo 1** define el objeto de la norma en los siguientes términos:

“El objeto de la orden es determinar las condiciones que han de cumplir los usuarios que porten objetos, distintos de los que tienen la consideración de bultos de mano, en los autobuses que prestan los servicios de transporte público de viajeros, titularidad del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid”.

Como puede observarse, reproduce la misma fórmula empleada en el título, con la única diferencia de que puntualiza que los objetos que se regulan son aquellos que no tengan la



consideración de bultos de mano, por lo que resultan extrapolables las mismas consideraciones formuladas en relación con el título del proyecto.

Esta consideración tiene carácter esencial.

Al mismo tiempo, sería recomendable, en orden a una correcta comprensión del precepto, aludir a la definición de bulto de mano contenida en la LOTT siquiera por remisión.

Habida cuenta de lo expuesto, podría emplearse aquí la misma fórmula sugerida en relación con el título, con las precisiones oportunas, de modo que dijese que *“Esta orden tiene por objeto regular las condiciones de transporte de objetos, distintos de los que tienen la consideración de bultos de mano definidos en el artículo 23 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, por parte de los usuarios de los autobuses de transporte público regular de viajeros que sean competencia del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid”*

- El **artículo 2** establece el ámbito de aplicación de la orden proyectada, resultando coincidente su apartado 1 con el determinado en el artículo 1 del Decreto 79/1997. Siendo así, cabría plantearse la posibilidad de sustituir la actual redacción del apartado 1 por una remisión a aquel, indicando que *“Esta orden es de aplicación a todos los servicios de transporte público regular de viajeros comprendidos en el ámbito de aplicación del Reglamento de Viajeros del Transporte Interurbano de la Comunidad de Madrid, aprobado por Decreto 79/1997, de 3 de julio”*.

Se contempla, como excepción (apartado 2), quedando, en consecuencia, excluidos de su ámbito de aplicación *“los servicios de transporte urbano que efectúa la Empresa Municipal de Transportes de Madrid, Sociedad Anónima”*.

Desde un punto de vista formal, se observa la pertinencia de corregir el empleo de mayúsculas en la palabra “carretera”.



- El **artículo 3** dispone:

“1. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 2.2.i) del Decreto 79/1997, de 3 de julio, los viajeros pueden acceder al autobús con objetos o bultos de mano, siempre que no supongan molestias o peligro para otros viajeros.

2. Con carácter ordinario, se podrá acceder a los vehículos de transporte público, con alguna las siguientes categorías de objetos distintos de los bultos de mano:

a) Bolsos, maletines o mochilas de un tamaño máximo de 50x30x10 centímetros.

b) Carritos de la compra y mochilas-carro con ruedas.

c) Maletas que no superen las medidas de 55x40x20 centímetros.

d) Patinetes infantiles, correpasillos y bicicletas sin pedales de niños.

e) Instrumentos musicales, portados en su correspondiente funda.

f) Equipamiento deportivo, portado en su correspondiente funda.

3. El acceso de viajeros al autobús, portando objetos distintos de los incluidos en las letras anteriores, deberá ser autorizado por el conductor y se realizará respetando las condiciones que se establecen en el artículo siguiente.

Dentro del apartado 1 de este artículo 3, parece innecesario reproducir el contenido del artículo 2.2 i) del Decreto 79/1997, en el que se cita a los bultos de mano, después de haberlos excluido del objeto de la orden proyectada en el artículo 1.

Se sugiere, en este sentido, suprimir el apartado 1, y adicionar en el apartado 2 -que pasaría a ser el apartado 1- *“siempre que no supongan molestia o peligro para otros viajeros”*, presupuesto que, en todo caso, exige que concurra el artículo 2.2 i) del Decreto 79/1997. Así, el apartado 1 pudiera presentar la siguiente redacción: *“Con carácter ordinario, se podrá acceder a los vehículos de transporte público, con alguna de las siguientes categorías de objetos, distintos de los bultos de mano, siempre que no supongan molestia o peligro para otros viajeros: (...)”*.



Se advierte, en todo caso, desde un punto de vista formal, que, de conformidad con la directriz 80, la primera cita del Decreto 79/1997 debe ser completa, en caso de no acogerse la observación al artículo 2.

Asimismo, se advierte de la errata que se aprecia al omitir la preposición “de”, entre “alguna” y “las siguientes” en el apartado 2.

Se observa, de igual forma, que, para mayor uniformidad, claridad y coherencia normativa, sería recomendable aludir a los “autobuses” en el apartado 2 del artículo 3, en lugar de contener una mención genérica a los “vehículos de transporte público”, pues existen otras categorías de vehículos que en principio quedan fuera del ámbito de aplicación de la norma.

El apartado 3, al establecer, como cláusula de cierre, la posibilidad de llevar en el autobús objetos distintos de los enumerados en el apartado 2, parece contradecir el objeto y finalidad de la orden proyectada. En adición, debe significarse que el artículo 25, letra c), del Decreto 79/1997, identifica, entre las obligaciones de los viajeros, la de “c) *Abstenerse de llevar bultos diferentes de los señalados en el artículo 2.2.i)*”, lo que parece excluir la posibilidad de llevar bultos distintos de los concretados mediante el desarrollo reglamentario que ahora se persigue.

Por otra parte, tal previsión convertiría la enumeración contenida en el apartado 2 en meramente ilustrativa, generando una gran inseguridad y discrecionalidad en su aplicación, máxime cuando otros preceptos, como son los artículos 4.1 y 6.1, refieren su regulación a los objetos contemplados en el artículo 3.

Por tanto, en la medida en que la orden proyectada no puede contravenir las disposiciones del Decreto 79/1997, resultando igualmente contraria a la seguridad jurídica, debe suprimirse este tercer apartado.

Esta consideración tiene carácter esencial.



- Los **artículos 4 y 5** deben ser analizados conjuntamente, presentado la siguiente redacción:

“Artículo 4. Condiciones de acceso.

- 1. El transporte de las categorías de objetos que se relacionan en el artículo anterior estará limitado a un máximo de un objeto por viajero.*
- 2. La circunstancia de que un determinado objeto se encuentre comprendido en alguna de las categorías enumeradas en el artículo 3, no supone, en modo alguno, el derecho absoluto de acceder, con dicho objeto, al interior de los vehículos que prestan el servicio de transporte público, ni comporta ninguna limitación a la potestad del conductor de permitir o denegar el acceso con determinados objetos, en función de los factores concurrentes.*
- 3. El acceso al autobús de los usuarios, con alguno de dichos objetos, estará supeditado al nivel de ocupación del vehículo, o a que el mismo disponga de bodega o espacios específicos para el transporte de objetos en su interior, y que estos se encuentren libres.*

Artículo 5. Prohibición de acceso con objetos.

- 1. En el supuesto de que el vehículo no contara en su interior con espacios libres, específicos para la colocación de objetos, y el transporte de estos fuera susceptible de provocar peligro o incomodidad a otros viajeros, el conductor advertirá de estas circunstancias al usuario que pretenda acceder al servicio con dichos objetos.*

Esta advertencia supondrá la prohibición de utilizar el servicio y determinará la obligación del usuario de descender del vehículo si ya hubiera accedido al mismo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 89.3.b) del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

- 2. En todo caso, se prohibirá la entrada con aquellos objetos que, por sus características, y particularmente las relativas a la limpieza, puedan provocar molestias o peligro para el resto de los viajeros. La valoración de estas circunstancias corresponderá al conductor.*



Podría refundirse estos dos artículos en uno, dado que ambos se refieren a las condiciones de acceso. En caso de que así se haga, se recomienda simplificar la redacción.

- El **artículo 6** dispone:

“1. Las personas portadoras de las categorías de objetos enumerados en el artículo 3, deberán colocarlos, en los lugares específicamente diseñados y adecuados a su transporte, si existieran en el interior del autobús o, preferentemente, en la bodega cuando el vehículo disponga de la misma, la cual deberá estar permanentemente habilitada para su uso.

2. En todos los casos, los objetos se sujetarán adecuadamente, mediante la utilización de los dispositivos de sujeción instalados en el vehículo, o por el propio viajero, de tal forma que no puedan arrastrarse, caer o desplazarse de manera peligrosa, comprometer la estabilidad del vehículo, generar ruido, polvo, manchar el vehículo o a las personas que viajen en el mismo, ni producir otras molestias que puedan ser evitadas, especialmente cuando tengan ruedas, para evitar los riesgos derivados de su desplazamiento accidental y sin control”.

Donde se dice *“lugares específicamente diseñados y adecuados a su transporte”*, se sugiere decir *“lugares específicamente diseñados y adecuados para su transporte”*.

Por otro lado, la colocación preferente en la bodega del autobús, debería ir seguida, a continuación, de la excepción prevista en el **artículo 7** (*“la obligación de colocar los objetos en la bodega del autobús, cuando el vehículo disponga de esta, o en lugares específicamente diseñados para su transporte, no afecta a los objetos descritos en las letras a) y e) del artículo 3, que, no obstante, deberán cumplir las condiciones siguientes: ...”*), para una mayor claridad y coherencia sistemática del texto.

En adición, la previsión del artículo 7 de que *“en ningún caso, se admitirá el acceso de más de dos viajeros que porten instrumentos de grandes dimensiones, por expedición”* resulta igualmente



confusa, pues expedición es, conforme al artículo 73.2 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (ROTT), *“cada circulación independiente con horario diferenciado realizada entre la totalidad o una parte de los núcleos de población comunicados por el servicio. Se considera que todos los vehículos que realizan simultáneamente una misma circulación forman parte de una sola expedición”*. Por lo tanto, si lo que se pretende es prohibir la presencia simultánea, en cualquier momento, de dos personas portando instrumentos de grandes dimensiones en un mismo autobús, se aconseja su revisión.

- El **artículo 8** señala:

“1. Con arreglo a lo dispuesto en el artículo 11.2 del Reglamento General de Circulación, para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, el conductor ordenará abandonar el vehículo a quienes incumplan lo preceptuado, en relación con la colocación o sujeción de los objetos y el posicionamiento dentro del vehículo de las personas que viajan con estos objetos, o desatiendan las instrucciones que efectúe al respecto.

2. Cuando se dé la circunstancia de que un usuario, que ha accedido al autobús portando algún objeto, haya validado su título de transportes y, por razones de ocupación o falta de espacio para colocarlo, deba interrumpir su viaje, tendrá derecho a continuar el mismo en la siguiente expedición, con el título validado en el vehículo que hubo de abandonar.

3. Para garantizar el ejercicio de este derecho, las empresas operadoras mantendrán actualizado el software de las canceladoras instaladas en los autobuses, con arreglo a las prescripciones definidas por el Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, de modo que en todos los vehículos se pueda comprobar que el usuario, que no ha podido realizar el viaje por portar un determinado objeto, ha validado su título en el vehículo anterior que prestaba servicio en la línea”.



Deberá revisarse el primer apartado, en el cual se cita incorrectamente el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

El segundo apartado adolece igualmente de confusión al utilizar la expresión “*deba interrumpir su viaje, tendrá derecho a continuar el mismo en la siguiente expedición, con el título validado en el vehículo que hubo de abandonar*”. Parece desprenderse que, una vez iniciado el viaje, se debe interrumpir y luego continuar en otro vehículo, extremo que debería revisarse, teniendo en cuenta que el Decreto 79/1997 no prevé preferencia alguna o prioridad en el acceso que ampare la salida una vez iniciado un viaje o trayecto de viajeros en ruta, con o sin objetos, para continuar el viaje en otro vehículo. Debería igualmente determinarse, nuevamente, el alcance del término “*expedición*”.

- El **artículo 9** regula la materia de la responsabilidad en los siguientes términos:

“1. Será responsabilidad de la persona portadora, la pérdida, rotura o deterioro de los objetos que porte, salvo que pruebe la responsabilidad de la empresa transportista.

2. Asimismo, será responsable la persona portadora, de los daños que estos puedan ocasionar a terceras personas, a enseres transportados por otros ocupantes o al propio autobús, siempre que los mismos no estén cubiertos por los preceptivos seguros de suscripción obligatoria”.

La redacción del precepto resulta confusa, por cuanto la existencia de un seguro no exime de la responsabilidad legal. El seguro actúa como un mecanismo de protección financiera, cubriendo los daños o pérdidas hasta los límites establecidos en la póliza, pero no anula la obligación de responder por los actos que generaron dichos daños o pérdidas. Es decir, el seguro asume las consecuencias económicas, pero la responsabilidad sigue siendo del asegurado.



Se sugiere, por ello, su revisión. Debe tenerse en cuenta al respecto lo establecido en el artículo 15.1 del Decreto 79/1997 a cuyo tenor: *“1. Las Empresas tendrán concertados los seguros a los que estén obligadas, con el fin de indemnizar debidamente los daños personales o materiales que se produzcan a los usuarios, siendo a cargo del seguro concertado por la Empresa la correspondiente indemnización, salvo en caso de responsabilidad de tercero”* (énfasis añadido).

- La **disposición adicional única** establece que *“Las empresas adjudicatarias de los contratos de gestión del servicio de transporte público regular de viajeros por carretera, dispondrán del plazo de un año desde la entrada en vigor de esta orden, para habilitar los espacios adecuados para el transporte de objetos en el interior de los autobuses”*.

Esta disposición excede del objeto de la orden proyectada, por cuanto en ningún lugar de la misma se fijan obligaciones de espacio o de otra índole que deban cumplir los autobuses, no siendo, en consecuencia, esta orden, el lugar adecuado para ello. En la MAIN se indica que *“esta previsión es necesaria para garantizar que, transcurrido este plazo, los usuarios tendrán la certeza de que los vehículos contarán con espacios para el transporte de objetos y que no se les denegará el acceso por la inexistencia de estos”*, pero esta cuestión, como decimos, no viene contemplada en todo el texto del proyecto.

Al mismo tiempo, las condiciones que tienen que revestir los autobuses objeto de las concesiones adjudicadas por el CRTM se regularán, además de en la normativa aplicable, en los correspondientes pliegos reguladores de aquellas, en los que se detallan los requisitos de los vehículos, así como el plazo en que deben ser renovados, y que podrían verse alterados como consecuencia de esta previsión.

Esta consideración tiene carácter esencial.

En último término, la **disposición final única** regula la entrada en vigor de la orden, conforme a lo previsto en la directriz 43 y apéndice V.a).2º).





En virtud de cuanto antecede, procede formular la siguiente

CONCLUSIÓN

El proyecto de orden sometido a informe merece el parecer favorable de esta Abogacía General, una vez atendidas las consideraciones esenciales, y sin perjuicio de las demás recomendaciones efectuadas en el presente informe.

Madrid, a fecha de firma

**La Letrada-Jefe en la Consejería de Vivienda,
Transportes e Infraestructuras**

Cristina Recarte Llorens

CONFORME

EL ABOGADO GENERAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID

Fernando Muñoz Ezquerra

ILMA. SRA. SECRETARIA GENERAL TÉCNICA

CONSEJERÍA DE VIVIENDA, TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

