

CONSULTA PÚBLICA PREVIA A LA ELABORACIÓN DEL PROYECTO DE NUEVA ORDENANZA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MADRID:

1.- Antecedentes.

Nuestra Constitución recoge en su artículo 9.2 la obligación de los poderes públicos de facilitar la participación de todos los ciudadanos en la vida pública. El artículo 129.5 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPACAP) establece la obligación de posibilitar la participación activa de los posibles destinatarios en la elaboración de las normas. Asimismo el artículo 99.b) de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (LES) recoge como principio legal la participación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad de las personas y las mercancías.

A tal efecto el artículo 133 de la LPACAP establece que, con carácter previo a la elaboración de un proyecto de reglamento, se sustanciará una consulta pública en la que se recabará la opinión de los ciudadanos y de las organizaciones más representativas que potencialmente se puedan ver afectadas por la futura norma.

El Ayuntamiento de Madrid posee competencia en materia de tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad, así como de transporte colectivo urbano en virtud del artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local y de los artículos 38 a 46 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de capitalidad y de régimen especial de Madrid, en relación con el artículo 7 del Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (TRLT), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015 de 30 de octubre.

En ejercicio de la potestad reglamentaria reconocida por los artículos 4.4.a) de la LBRL y 55 del Texto Refundido las Disposiciones Legales en Materia de Régimen Local, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 781/1986 de 18 de abril, el Ayuntamiento de Madrid aprobó la Ordenanza de Movilidad para la ciudad de Madrid el 26 de septiembre de 2005 que permanece vigente en la actualidad.

Esta Ordenanza se ha ido adaptando a las distintas realidades que han ido surgiendo a cada momento a través de las sucesivas modificaciones operadas en los años 2007, 2010, 2012, 2014 y 2016. El ejercicio pasado se actualizó la normativa del SER, se unificó el modelo de tarjeta de las personas con discapacidad con movilidad reducida y se desarrolló la regulación de medidas de restricción de la circulación por motivos medioambientales en aplicación del artículo 7.g) del vigente TRLT.

En la última década el concepto de movilidad ha evolucionado socialmente mediante la integración de dimensiones relevantes para la ciudadanía como la

sostenibilidad ambiental y el desarrollo tecnológico, que han tenido reflejo en la normativa estatal. Así, el artículo 100 de la LES define los objetivos de la política de impulso de la movilidad sostenible que deben perseguir las Administraciones Públicas:

1. Contribuir a la mejora del medio ambiente urbano y la salud y seguridad de los ciudadanos y a la eficiencia de la economía gracias a un uso más racional de los recursos naturales.
2. Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico, y de movilidad de modo que se minimicen los desplazamientos habituales y facilitar la accesibilidad eficaz, eficiente y segura a los servicios básicos con el mínimo impacto ambiental.
3. Promover la disminución del consumo de energía y la mejora de la eficiencia energética, para lo que se tendrán en cuenta políticas de gestión de la demanda.
4. Fomentar los medios de transporte de menor coste social, económico, ambiental y energético, tanto para personas como para mercancías, así como el uso de los transportes público y colectivo y otros modos no motorizados.
5. Fomentar la modalidad e intermodalidad de los diferentes medios de transporte, considerando el conjunto de redes y modos de transporte que faciliten el desarrollo de modos alternativos al vehículo privado.

La implementación normativa de estos objetivos justifica la necesidad y oportunidad de la elaboración de una nueva Ordenanza de Movilidad en nuestra ciudad.

2.- Problemas que se pretenden solucionar con la iniciativa:

1. Dispersión normativa: algunas materias relativas a la movilidad son objeto de regulaciones municipales independientes, no adecuadamente coordinadas, lo que dificulta la posibilidad de llevar a cabo mejoras significativas que profundicen en la sostenibilidad energética, económica y medioambiental de la ciudad.
2. Mejora técnica: La Ordenanza de Movilidad es un reglamento denso y extenso cuya complejidad técnica se ha visto agravada por las sucesivas reformas experimentadas, por lo que se considera necesario eliminar la reiteración de aquellos contenidos ya regulados en la normativa estatal básica, mejorar y depurar su estructura y contenido al objeto de facilitar su comprensión por la ciudadanía.
3. Adaptación normativa: La vigente Ordenanza debe adaptarse a las novedades legislativas y reglamentarias estatales básicas que inciden en el ámbito de la movilidad.

4. Movilidad sostenible: Es necesario armonizar la ordenación de los distintos usos de las vías y espacios públicos urbanos, el de circulación y estacionamiento, con la protección del medio ambiente y el desarrollo de la actividad económica, en aplicación de los principios legales de movilidad sostenible.

5. Ejecución normativa de la planificación estratégica urbana: Es prioritario establecer el marco jurídico necesario para la aplicación de las medidas que contemplen los diferentes Planes Estratégicos Municipales que incidan sobre la movilidad sostenible de la ciudad: el Plan de Calidad del Aire y Cambio Climático, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible y Espacio Público, el Plan Director Ciclista, el Plan de Aparcamientos Disuasorios Municipales, entre otros.

6. Materias no reguladas: Debe regularse aspectos relevantes de la movilidad urbana hasta ahora no regulados, como los aparcamientos municipales.

7. Nuevas realidades: En los últimos años han surgido y se están desarrollando nuevas realidades que carecen de regulación, como los nuevos dispositivos de movilidad personal y fenómenos de economía colaborativa como el “car-pooling”.

3.- Posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias.

El Ayuntamiento de Madrid podría dar respuesta a las necesidades descritas optando por cualquiera de las siguientes alternativas:

1º) Mantener la redacción vigente, dejando sin regular las nuevas realidades de la movilidad. Esta opción se considera inadecuada por dos motivos: porque deja sin respuesta los problemas anteriormente citados; y porque supone privar a la ciudadanía de un instrumento esencial para construir un futuro más sostenible.

2º) Realizar una modificación parcial de los contenidos de la vigente Ordenanza. Esta opción se considera adecuada pero no satisfactoria porque mantiene la dispersión normativa, incrementa la complejidad de la norma y dificulta su conocimiento por la ciudadanía.

3º) Elaborar una nueva ordenanza que permita innovar soluciones eficaces y socialmente consensuadas a los problemas del presente y se anticipe a las realidades de la movilidad del futuro, como la movilidad eléctrica, que son ya una realidad. Esta opción se considera la más adecuada y satisfactoria porque permite: ofrecer soluciones regulatorias que incrementen la sostenibilidad energética, económica y medioambiental de la movilidad urbana de forma socialmente consensuada, así como ofrecer un régimen normativo unitario que mejore y simplifique las normas y favorezca su conocimiento por los ciudadanos.

Por todo ello se considera que la tercera opción, la elaboración de una nueva Ordenanza de movilidad sostenible que recoja en un único texto, debidamente actualizado y armonizado, todas las disposiciones municipales aplicables a la movilidad de esta ciudad es la solución más adecuada para dar respuesta a las necesidades de los ciudadanos de Madrid.

4.- Necesidades y oportunidades de la aprobación.

Con la redacción de una nueva Ordenanza de movilidad se pretende dar satisfacción a las siguientes necesidades:

1º) Reforzar la dimensión medioambiental de la movilidad en el marco del compromiso de proteger la salud de los ciudadanos y la mejora sustancial de la calidad del aire. Para ello se requiere desarrollar normativamente el contenido de los instrumentos esenciales de planificación municipal de la sostenibilidad medioambiental en materia de calidad del aire y movilidad en los que se está trabajando: el Plan de Calidad del Aire y Cambio Climático (PCAyCC) y de la revisión del Plan de Movilidad Urbana Sostenible y Espacio Público de la Ciudad de Madrid (PMUS).

2º) Conceder y garantizar la prioridad de los medios de transporte público colectivo sobre los medios individuales y privados de transporte, al objeto de potenciar la eficacia y los efectos medioambientales de la movilidad colectiva y las ventajas que supone para los ciudadanos la reducción de los costes energéticos y la mejora de su calidad de vida.

3º) La necesidad de incrementar la seguridad vial en el marco de una movilidad urbana cada día más compleja. El compromiso municipal por la seguridad vial se refuerza desde la dimensión preventiva, la apuesta por la concienciación ciudadana, y la información y la transparencia municipales relativa a los instrumentos sancionadores.

4º) Fomentar y proteger modos de movilidad sostenible como la peatonal y ciclista que han adquirido en los últimos años una gran relevancia cualitativa y cuantitativa, y garantizar su convivencia respetuosa. En este sentido se plantea la necesidad de regular reglamentariamente el servicio de bicicleta pública municipal.

5º) Promover el uso de vehículos con un menor consumo energético y que empleen formas de energía menos contaminantes (vehículos eléctricos y de bajas emisiones) y favorecer el desarrollo e implantación de infraestructuras de acceso público destinadas a la recarga eléctrica de vehículos.

6º) La necesidad de ofrecer soluciones jurídicas que permitan superar la dispersión normativa de los aparcamientos municipales, que se regulan por cada pliego

específico en los supuestos de gestión indirecta y por normas específicas aprobadas por la Junta de Gobierno para cada aparcamiento gestionado directamente por la EMT.

7º) Reforzar el carácter instrumental del coste del estacionamiento urbano en la sostenibilidad medioambiental de la movilidad y la mejora de la calidad del aire.

8º) El uso compartido de los automóviles, que evita a muchos ciudadanos tener que disponer de un coche privado, pudiendo disfrutar habitualmente del transporte público colectivo y recurrir al servicio público del taxi o a un automóvil de uso compartido o cuando así lo necesite.

9º) Regular la utilización de dispositivos de movilidad personal (patines, patinetes y plataformas personales de movilidad eléctrica) cada vez más frecuentes en calzadas y aceras.

10º) Y por último la necesidad de modernizar la normativa municipal, simplificar su estructura y contenido y reducir las cargas administrativas.

5.- Objetivos de la norma.

1º) Incorporar en la normativa municipal aquellos elementos del Plan de Calidad del Aire y Cambio Climático (PCAyCC) y de la revisión del Plan de Movilidad Urbana Sostenible y Espacio Público de la ciudad de Madrid (PMUS) que requieran de un desarrollo reglamentario. Dentro de este apartado se incluirían, en su caso:

a) la actualización normativa del principal instrumento de sostenibilidad ambiental de la movilidad urbana madrileña: el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) en superficie, incluyendo nuevos aspectos relacionados con el medio ambiente y la regulación de la carga y descarga (mejorando su uso y facilitando en algunos casos su utilización por los residentes).

b) la actualización de la normativa reguladora de las áreas de prioridad residencial;

c) el reforzamiento de la dimensión medioambiental de la regulación del estacionamiento tanto en vía pública como en los aparcamientos municipales;

d) la reducción de la velocidad en los accesos metropolitanos a la ciudad y en la M-30 a 70 Kms/h;

e) la regulación específica de exigencias técnicas específicas en materia de contaminación y consumo energético del parque móvil municipal así como de

los vehículos que utilicen los contratistas y prestadores de servicios públicos municipales y de servicios a la Administración municipal;

f) el establecimiento de exigencias regulatorias específicas sobre los requisitos técnicos energéticos y de emisiones del parque móvil y las condiciones de movilidad de determinados sectores clave con alto impacto en los patrones de movilidad urbana y su afección a la calidad del aire, como el sector logístico de distribución urbana de mercancías, la carga y descarga de mercancías y los vehículos de transporte de uso público (autobuses, autotaxis, vehículos de alquiler con o sin conductor, entre otros);

g) regular el uso de las infraestructuras municipales destinadas a la recarga eléctrica de vehículos;

2º) Incidir en aquellos aspectos de la dimensión normativa de la movilidad urbana que favorecen la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad, en el marco del compromiso municipal de protección de la salud de las personas y la mejora sustancial de la calidad del aire:

a) garantizar la prioridad efectiva de los medios de transporte público colectivo;

b) priorizar la movilidad peatonal y ofrecer soluciones normativas orientadas a asegurar su seguridad;

c) regular las condiciones de la movilidad ciclista para favorecer su uso y garantizar su seguridad;

d) promover medidas que incrementen de forma efectiva la seguridad vial de los motoristas, la reducción de la contaminación acústica y ambiental de motos y motocicletas, y la regulación de su estacionamiento e interacción con el resto de vehículos;

e) fomentar el uso efectivo de vehículos con un menor consumo energético y que empleen formas de energía menos contaminantes (vehículos cero emisiones, eléctricos, híbridos y eco);

f) regular determinados aspectos de los vehículos de uso compartido;

3º) Incrementar la seguridad vial. Dentro de este objetivo se pretende:

a) garantizar la convivencia entre los distintos medios de movilidad de forma que se garantice en todo caso la seguridad vial, incrementando la protección de las posiciones más débiles de movilidad (peatón, ciclista, motorista) en su interacción con otras más seguras (automóviles y vehículos pesados);

b) apostar por la educación vial y concienciación ciudadana como elemento esencial de la seguridad vial;

c) incidir en la dimensión preventiva de accidentes y garantista de la seguridad vial de los instrumentos sancionadores en materia de movilidad, e incrementar la información y la transparencia municipal en materia de infracciones y sanciones en materia de movilidad;

4º) Aprobar la normativa reglamentaria del servicio de aparcamiento municipal, ya sea dentro de la Ordenanza de Movilidad o en una norma específica, al objeto de ofrecer una regulación global y sistemática de los aparcamientos municipales residenciales, mixtos y rotacionales, incluyendo los disuasorios, coordinada con la regulación del estacionamiento en superficie (SER), que ofrezca seguridad jurídica y garantice la igualdad de derechos y obligaciones de los sujetos implicados.

5º) Concretar y desarrollar la regulación vigente de las reservas y ocupaciones en la vía pública, para favorecer el conocimiento por sus usuarios de los requisitos necesarios para su otorgamiento y mejorar de su funcionamiento.

6º) la necesidad de actualizar la regulación de las paradas y estacionamientos, junto a la carga y descarga, y de incluir el régimen sancionador de los usos indebidos de las autorizaciones municipales y la vulneración de las reservas para ciudadanos con discapacidad que conlleve movilidad reducida, entre otros.

7º) Contemplar los supuestos de inmovilización y retirada, depósito y tratamiento residual de vehículos en el marco de la legislación estatal.

8º) Regular el servicio de bicicleta pública municipal y los derechos y obligaciones de sus usuarios. En su caso, el futuro reglamento podría regular el servicio de estacionamiento de bicicletas privadas en instalaciones municipales.

9º) Establecer un tratamiento específico en la Ordenanza para los dispositivos de movilidad personal.

10º) Simplificar la regulación en un solo texto normativo que regule sistemáticamente la materia y que reduzca su complejidad a través de una estructura más sencilla, empleando un lenguaje fácilmente comprensible por los ciudadanos.

11º) Simplificar las cargas administrativas de los procedimientos de movilidad para agilizar su tramitación e incrementar la transparencia en la gestión municipal.

En definitiva, se plantea la necesidad de dotar a la ciudad de una nueva ordenanza que, en la esfera de competencia municipal, racionalice el tránsito de las personas, la circulación y el estacionamiento de los vehículos, y el uso compartido de las vías, espacios públicos y el dominio público municipal, integrando todo lo relativo a la movilidad en una norma que impulse y lleve a la práctica los objetivos de la política de movilidad sostenible recogidos en el artículo 100 de la Ley de Economía Sostenible.

Madrid, enero de 2017