



INFORME TÉCNICO

**SOBRE LA COMPETENCIA, LEGALIDAD,
VIABILIDAD Y COSTE DE LA PROPUESTA**

“BILLETE ÚNICO”

**DIRECCIÓN GENERAL DE PARTICIPACIÓN
CIUDADANA**

Junio de 2017



INDICE

1.- INTRODUCCIÓN	3
2.- DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA	5
3.- VALORACIÓN TÉCNICA DE LA PROPUESTA BILLETE ÚNICO PARA EL TRANSPORTE EN MADRID	5
4.- COMPETENCIA, LEGALIDAD, VIABILIDAD Y COSTE DE LA PROPUESTA	6
Billete Único: “es imprescindible que existan facilidades a la intermodalidad. Cambiar de medio de transporte público sin pagar más en un periodo amplio (90 minutos al menos) es básico”	7



1.- INTRODUCCIÓN

La participación de la ciudadanía en los asuntos públicos y, en concreto, en la toma de decisiones está reconocida en el Reglamento Orgánico de Participación Ciudadana de la Ciudad de Madrid de 2004 (en adelante, ROPC). En su artículo 22, establece que todos los ciudadanos tienen el derecho a dirigirse, individual o colectivamente, a cualquier órgano municipal para elevar propuestas de actuación, comentarios o sugerencias de interés local.

La propuesta podrá ser cursada mediante escrito y a través de las diferentes vías que el Ayuntamiento establezca para favorecer la comunicación con los vecinos, vía telemática, buzones de sugerencias de las dependencias municipales o cualesquiera otros, haciendo constar los datos necesarios para poder dar respuesta. Una vez considerado su contenido, se contestará en el plazo de 30 días desde que exista constancia de su recepción.

Teniendo como marco normativo el ROPC, el Área de Gobierno de Participación Ciudadana, Transparencia y Gobierno Abierto ha desarrollado las directrices necesarias para implementar en el Ayuntamiento de Madrid las herramientas y procesos que arbitren el modelo de participación ciudadana fundamentado en la intervención individual y directa de la ciudadanía en la toma de decisiones.

Para su desarrollo, se aprobaron por Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid de 10 de septiembre de 2015 las Directrices para el ejercicio del derecho de propuesta, con el objetivo de incrementar la participación ciudadana en la ciudad, impulsar el planteamiento de propuestas ciudadanas y permitir a la ciudadanía opinar sobre éstas como mecanismo para involucrar a los ciudadanos en el gobierno de la ciudad.

Estas directrices fueron modificadas con fecha de 15 de septiembre de 2016 con el fin de introducir mejoras en los cauces de participación y aumentar la visibilidad de las propuestas más apoyadas.

Para el desarrollo de las herramientas de participación, el Ayuntamiento ha creado, por primera vez, una plataforma tecnológica destinada a fomentar la participación en la gestión de los asuntos de la ciudad: la web de Gobierno Abierto [Decide Madrid](#).

[Decide Madrid](#) alberga las herramientas de participación que, desde una perspectiva bidireccional, permiten a la ciudadanía manifestar sus necesidades y propuestas y a la administración preguntar sobre las cuestiones de especial trascendencia para la ciudad.

Las propuestas ciudadanas planteadas en [Decide Madrid](#) tienen una vigencia de 12 meses durante los cuales pueden recibir apoyos del resto de la ciudadanía, comentarios y apoyos a éstos, entrelazando una red de mejora de perfeccionamiento de la propuesta.



Cuando una de estas propuestas alcanza el 1% de apoyos de la población mayor de 16 años empadronada en Madrid, se inicia la segunda fase del proceso. Según lo descrito en el apartado 2.5 de las directrices, en esta fase, la web de gobierno abierto permite al proponente plantear su iniciativa durante un plazo de 90 a 150 días naturales al objeto de que la ciudadanía debata sobre la propuesta y, posteriormente, pueda aceptarla o rechazarla como propuesta colectiva durante un plazo de 7 días naturales.

El ejercicio del derecho de propuesta ha dado lugar a la presentación de 18.125 propuestas ciudadanas que han recibido 2.314.601 apoyos en su conjunto.

Dos propuestas ciudadanas han alcanzado el umbral de los 27.064 apoyos necesarios para pasar a la segunda fase, **Madrid 100% Sostenible** y **Billete Único**, por lo que se celebró del 13 al 19 de febrero una votación en la cual la ciudadanía pudo decidir sobre si apoyaba o no estas propuestas.

En la votación, participaron 214.076 personas que emitieron su voto por diferentes canales: voto por correo, a través de Decide Madrid o, presencialmente, en las urnas habilitadas conforme con la siguiente distribución:

Canales de participación (Participantes)

WEB	URNAS	CORREO
76481 (35,73%)	23654 (11,05%)	117388 (54,83%)

La propuesta **Billete único** recibió un 93,94% de votos a favor y un 3,13% en contra.

El apartado 3 de las citadas Directrices establece que las propuestas aceptadas serán estudiadas por el Ayuntamiento, que realizará un informe técnico sobre su legalidad, viabilidad, competencia y coste económico, teniendo en cuenta a los sectores afectados y a los autores de la propuesta, en un plazo de 30 días tras la votación.

La Dirección General de Participación Ciudadana es el órgano que impulsa, coordina y emite este informe junto con las áreas de gobierno competentes en la materia, a las que solicitará toda la información técnica precisa. Con este informe, que será publicado en la web de gobierno abierto, se redactará una propuesta de actuación para su ejecución.

Habiéndose producido la consulta y finalizado el proceso de votación sobre la propuesta "Billete único", se procede a emitir el presente informe.

El Apartado 4 de las Directrices establece que las propuestas ciudadanas que cuenten con informe favorable de la Dirección General de Participación Ciudadana serán remitidas a los



órganos, distritos u organismos municipales que resulten competentes para su adopción, los cuales, en el plazo de 30 días, deberán comunicar las medidas a adoptar para la ejecución de la propuesta o, en su caso, las razones que lo impidan que serán publicadas en [Decide Madrid](#).

2.- DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA

La propuesta “Billete único para el transporte en Madrid” es descrita por su autor de la manera siguiente:

“Es imprescindible que existan facilidades a la intermodalidad. Cambiar de medio de transporte público sin pagar más, en un periodo amplio (90 minutos al menos), es básico.”

La propuesta fue sometida a consulta ciudadana durante el mes de febrero de 2017. Obtuvo 198.905 votos afirmativos y 6.631 votos negativos.

3.- VALORACIÓN TÉCNICA DE LA PROPUESTA BILLETE ÚNICO PARA EL TRANSPORTE EN MADRID

METODOLOGÍA

Para la elaboración del presente informe, la Dirección General de Participación Ciudadana ha diseñado una metodología de trabajo grupal en la que han participado representantes de las Áreas de Gobierno competentes, la Empresa Municipal de Transportes y los autores de la propuesta.

En la primera reunión se entregó un modelo de recogida de información sobre competencias, legalidad, viabilidad y coste de las acciones relacionadas con la propuesta.

REUNIONES MANTENIDAS Y ASISTENTES

La primera reunión que tuvo lugar el día 10 de marzo de 2017 y tuvo como objeto exponer a los integrantes en la misma los pasos a seguir para dar cumplimiento a las directrices del derecho de propuesta.

La última reunión tuvo lugar el 10 de mayo de 2017 y en ella se definió la propuesta de actuación.



ASISTENTES

- AUTORES DE LA PROPUESTA
- A.G. MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD
- EMT
- A.G. PARTICIPACIÓN CIUDADANA, TRANSPARENCIA Y GOBIERNO ABIERTO

4.- COMPETENCIA, LEGALIDAD, VIABILIDAD Y COSTE DE LA PROPUESTA

La competencia para adoptar una iniciativa como la que se solicita recae en el Organismo Autónomo Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid (en adelante, Consorcio) creado por la Ley 5/1985, de 16 de mayo, cuyo artículo 2 establece, entre sus funciones, fijar el régimen tarifario y la planificación global de las infraestructuras del transporte.

Dicho organismo autónomo está dotado de una dirección colegiada (artículo 3), siendo el Consejo de Administración el que ostenta la superior autoridad. Corresponde a éste aprobar la estructura tarifaria del Consorcio y de las empresas en él incluidas (artículo 5.5)

El artículo 4 prevé que el Consejo de Administración estará compuesto por representantes de la Comunidad de Madrid, del Ayuntamiento de Madrid, de otros ayuntamientos de la Comunidad, de los sindicatos, de las asociaciones empresariales, de las asociaciones de consumidores e, incluso, la Administración del Estado puede estar representada.

En consecuencia, el Ayuntamiento de Madrid tiene una competencia compartida en la puesta en práctica de la propuesta, pudiendo impulsar la misma dentro del Consorcio aunque la decisión final será adoptada por un órgano colegiado al que el Ayuntamiento de Madrid pertenece pero en el cual no ostenta la mayoría.

Por tanto, la viabilidad de la propuesta queda condicionada a la decisión del Consejo de Administración del Consorcio Regional de Transportes Públicos de Madrid.

La iniciativa, de llevarse a cabo, podría implicar un coste aproximado de unos 15 o 20 millones de euros anuales, aunque su coste exacto se conocerá cuando la Comisión Delegada solicite un informe sobre ese extremo.



Billete Único: “es imprescindible que existan facilidades a la intermodalidad. Cambiar de medio de transporte público sin pagar más en un periodo amplio (90 minutos al menos) es básico”.

ACTUACIONES VINCULADAS A LA PROPUESTA

- 1. Inclusión en el orden del día de la próxima reunión de la Comisión Delegada del Consorcio de Transportes un estudio de la viabilidad del Billete Único para el Transporte Público.**

La Comisión Delegada está compuesta por seis miembros, tres de los cuales representan al Ayuntamiento de Madrid y los otros tres, a la Comunidad de Madrid. Este órgano tiene capacidad para encomendar al Consorcio un estudio del coste de la propuesta Billete Único para el Transporte Público y de elevar al Consejo de Administración del Consorcio tal iniciativa.

En tal sentido, el Ayuntamiento de Madrid ha solicitado a dicha Comisión Delegada la inclusión en el orden del día un estudio de la viabilidad del Billete Único para el Transporte Público.

- 2. Instar para que se lleve a la práctica la Propuesta no de Ley (PNL) aprobada en la Asamblea de Madrid sobre el Billete Único para el Transporte Público.**

El 1 octubre de 2015 se presentó una PNL por el grupo parlamentario Podemos en la Asamblea de Madrid, con la siguiente solicitud: *“La Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a que mediante su representación en el Consorcio Regional de Transportes de Madrid, facilite y acelere la aprobación de la implantación del billete intermodal propuesto por el Ayuntamiento de Madrid ante el mismo.”* PNL-35(X) REGP.3304, RGEP. 3747(X)/2015, RGEP.3754(X)/2015 Y RGEP. 3759(X)/2015. BOAM núm.5, 01-10-2015, pág. 530-531.

En sesión celebrada el 8 de octubre de 2015, el grupo parlamentario Podemos expuso la PNL ante la que posteriormente intervinieron, por este orden, el grupo parlamentario de Ciudadanos, el grupo Socialista y el grupo Popular.

Al final de la sesión, la PNL 35/15 se sometió a votación siendo el resultado de: 126 diputados presentes, 79 votos a favor y 47 en contra, quedando, por tanto, aprobada. BOAM núm.34, 08-10-2015, págs. 1399-1409. Sin embargo, las PNL carecen de valor vinculante y el Gobierno autonómico no ha llevado a la práctica tal iniciativa.

En tal sentido, al objeto de que se dé cumplimiento a la indicada Propuesta no de Ley, el Ayuntamiento de Madrid realizará las siguientes actuaciones:



- Elevar a la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid una propuesta de acuerdo para instar a la Comunidad de Madrid a dar cumplimiento al Acuerdo de la Asamblea de Madrid de 8 de octubre de 2015, para que mediante su representación en el Consorcio Regional de Transportes de Madrid, facilite y acelere la aprobación de la implantación del billete intermodal propuesto por el Ayuntamiento de Madrid ante el mismo. BOAM núm.34, 08-10-2015, págs. 1399-1409.
- Asimismo, se elevará idéntica propuesta al Pleno del Ayuntamiento de Madrid.
- El Delegado de Gobierno del Área de Gobierno de Participación Ciudadana, Transparencia y Gobierno Abierto y los autores de la propuesta solicitarán una reunión con el Presidente del Consorcio con el fin de analizar las vías que permitan que dicha propuesta sea viable.

OFICINA DE INNOVACIÓN SOCIAL