



MEMORIA SOBRE LA CONSULTA PÚBLICA PREVIA DE LA MODIFICACIÓN DE LA ORDENANZA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE:

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 (en adelante 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, en relación con el artículo 7.b) del TRLT el Ayuntamiento de Madrid aprobó la Ordenanza de Movilidad Sostenible de Madrid (en adelante OMS), mediante Acuerdo Plenario de el 5 de octubre de 2018 que permanece vigente en la actualidad.

La OMS responde a los objetivos de la política de movilidad sostenible que deben perseguir las Administraciones Públicas en aplicación del artículo 100 de la LES:



“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 modificación de la OMS que el Ayuntamiento de Madrid propone abordar responde a la necesidad de incrementar y perfeccionar la contribución que la citada Ordenanza supone respecto a los objetivos legales de “*mejora del medio ambiente urbano y la salud y seguridad de los ciudadanos*” del apartado 1 del citado artículo 100 de la Ley de Economía Sostenible.

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

1. Movilidad sostenible: La OMS introdujo la dimensión de la sostenibilidad ambiental como un elemento constitutivo esencial de la regulación municipal de la movilidad urbana.

No obstante, la persistencia de los problemas de calidad del aire y la necesidad de ofrecer la mayor protección de la salud de las personas exige la adopción de nuevas medidas que den respuesta eficaz al problema de la calidad del medioambiente urbano.

A tal efecto la modificación parcial de la OMS llevaría a cabo la regulación jurídica de las medidas contempladas en el avance de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360” vinculadas a la movilidad, en aplicación de la normativa comunitaria y la legislación estatal en materia de calidad del aire y protección de la atmósfera, así como de los principios legales de movilidad sostenible de la citada Ley de Economía Sostenible.



2. Seguridad vial: La modificación de la OMS serviría para reforzar la dimensión de la seguridad vial, tanto en las aceras como en las calzadas, especialmente de los peatones y de las personas usuarias de aquellos vehículos que menor protección ofrecen a sus usuarios u ocupantes, como bicicletas, VMU (patinetes eléctricos) y motocicletas.

3. Mejora técnica: La OMS es un reglamento denso y extenso. Al objeto de perfeccionar su técnica normativa y facilitar su comprensión por la ciudadanía la modificación de la Ordenanza serviría para mejorar el contenido de la norma y aclarar los preceptos más complejos.

4. Adaptación normativa: El Ministerio del Interior y la Dirección General de Tráfico llevan tiempo trabajando, en colaboración la Federación Española de Municipios y Provincias, el Ayuntamiento de Madrid y otros grandes municipios, en proyectos normativos orientados a reducir la velocidad en vías urbanas y ofrecer una regulación estatal mínima sobre los vehículos de movilidad urbana (VMU, entre los que se encuentran los patinetes eléctricos) y los vehículos de uso compartido.

En el supuesto de que durante la tramitación de la modificación de la OMS fuera aprobada cualquier reforma de la normativa legal y/o reglamentaria sectorial estatal se procedería a la oportuna adaptación de la OMS a su contenido. Todo ello sin perjuicio de la preceptiva adaptación de la OMS a cuantas novedades legislativas y reglamentarias estatales básicas futuras incidan en el ámbito de la movilidad urbana.

5. Modernización de la regulación municipal y de los servicios que presta a la ciudadanía en materia de movilidad urbana sostenible: La reforma parcial de la OMS pretende, asimismo, emplearse para modernizar y mejorar la Administración municipal, para acercarla al ciudadano, para simplificar y agilizar su gestión mediante la Administración electrónica (a través de aplicaciones móviles APP), y para ofrecer una información más accesible y transparente a la ciudadanía.

6. Nuevas realidades: Pese a haber transcurrido un solo año desde su entrada en vigor el 24 de octubre de 2018 han surgido en la ciudad de Madrid y se están desarrollando recientes, e incluso nuevas, realidades, servicios y modos de movilidad cuya regulación pudiera requerir modificaciones o ampliaciones de contenido.

Entre estas recientes realidades podrían citarse: el notable desarrollo de la movilidad concebida como servicio (“*Mobility as a service*”); la exigencia a la Administración Municipal de dotación de nuevas infraestructuras y servicios que faciliten la intermodalidad de los distintos modos de transporte, especialmente en su conexión con el transporte público regular de viajeros de uso general; el uso cada vez



más extendido de los vehículos de movilidad urbana, mayoritariamente los patinetes eléctricos de categoría “B”.

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. Esta opción se considera inadecuada 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, consistente en ofrecer soluciones regulatorias que incrementen la protección de la salud de las personas, la seguridad vial, que mejoren la calidad del aire y que acrecienten la sostenibilidad medioambiental de la movilidad urbana de forma socialmente consensuada se considera adecuada y satisfactoria.

3º) Elaborar una nueva ordenanza; se considera una solución regulatoria inadecuada por la breve vigencia de la actual OMS que codificó y actualizó hace tan solo un año toda la regulación municipal sobre la movilidad urbana.

Por todo ello se considera que la segunda opción, la modificación parcial de la vigente OMS es la solución más adecuada para dar respuesta a las necesidades de los ciudadanos de Madrid, por cuanto daría respuesta a la inaplazable necesidad de proteger la salud de las personas a través tanto del reforzamiento de la seguridad vial como de la imprescindible mejora de la calidad del aire, al tiempo que serviría para la simplificación de las normas y la mejora de su conocimiento por los ciudadanos.

4.- Necesidades y oportunidades de la aprobación.

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

1ª) 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 del avance de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360” vinculado a la movilidad urbana

2ª) Reforzar la seguridad vial en el marco de una movilidad urbana cada día más compleja, incluyendo tanto la preventiva como la reactiva, la apuesta por la concienciación ciudadana y la necesaria convivencia cívica en el espacio público,



reforzando la seguridad vial de la movilidad peatonal y en los vehículos que menor protección ofrecen a sus usuarios.

3ª) Revisar la regulación municipal sobre la utilización de los Vehículos de Movilidad Urbana (VMU) como patines y patinetes eléctricos para asegurar que su uso se realice en condiciones de seguridad vial, así como garantizar la accesibilidad y la seguridad vial del resto de usuarios de las vías públicas.

4ª) Revisar la regulación municipal sobre la utilización de los vehículos destinados a su arrendamiento de corta duración para fomentar las ventajas que suponen en materia de sostenibilidad ambiental y para reducir los impactos desfavorables que pueden suponer en materia de uso del espacio público.

5ª) Y por último la necesidad de modernizar la normativa municipal, simplificar su estructura y contenido, mejorar la información y la transparencia municipales en materia de movilidad urbana y muy especialmente en materia de instrumentos sancionadores, acercar la Administración a la ciudadanía y simplificar en la medida de lo posible las cargas administrativas.

5.- Objetivos de la norma.

1º) Reforzar la dimensión normativa de la sostenibilidad medioambiental urbana en el marco del compromiso municipal de protección de la salud de las personas y la mejora sustancial de la calidad del aire, mediante la incorporación en la normativa municipal aquellos elementos del avance de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360” vinculados a la movilidad urbana que requieran de un desarrollo reglamentario a través de la OMS. Dentro de este apartado se incluirían, entre otros:

a) La regulación específica, proporcional y con los oportunos plazos transitorios de adaptación, de determinados requisitos ambientales para la circulación en los distintos anillos de la ciudad que, junto a la prohibición general de estacionamiento que se aplicará el próximo 1 de enero de 2020 para los vehículos de categoría “A” (con sus oportunas excepciones), reducirá sensiblemente el uso de los vehículos más contaminantes y la contaminación que provocan.

b) La actualización normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) en superficie, incluyendo nuevos aspectos medioambientales que fomenten el uso de vehículos eléctricos y de alta ocupación.



c) Analizar la posibilidad de la extensión del SER a algunos distritos situados en el exterior de la M-30;

d) La cobertura jurídica a la reducción de la tasa por estacionamiento en las plazas del Servicio de Estacionamiento Regulado SER para los vehículos ECO, la exención para los CERO Emisiones y el incremento para los vehículos C, que se desarrollará a su vez en la oportuna Ordenanza Fiscal.

2º) Incrementar la seguridad vial. Dentro de este objetivo se pretende:

a) Promover la convivencia entre los distintos medios de movilidad en términos que garanticen la seguridad vial de todos ellos, incrementando la protección de las formas de movilidad que menor protección ofrecen a sus usuarios (peatón, ciclista, motorista) en su interacción con otras formas que ofrecen una mayor nivel de protección (automóviles y vehículos pesados).

b) Apostar por la educación vial y concienciación ciudadana como elemento esencial de la seguridad vial.

c) Incrementar la seguridad vial en las aceras mediante la revisión profunda de la regulación de estacionamiento en dicho espacio de bicicletas, VMU y motocicletas y su interacción con peatones.

d) Incidir en la dimensión preventiva de accidentes y en la dimensión garantista de la seguridad vial.

e) Promover medidas que incrementen de forma efectiva la seguridad vial de los motoristas.

f) Incrementar la información y la transparencia municipal en materia de infracciones y sanciones de tráfico, estacionamiento y movilidad.

3º) Abordar una mejora técnica del texto normativo destinada a simplificar la regulación y facilitar su comprensión por los ciudadanos.

4º) Acercar la Administración al ciudadano empleando las ventajas de la Administración electrónica, analizando la posible simplificación de cargas administrativas de los procedimientos de movilidad que permitan agilizar su tramitación e incrementar la transparencia en la gestión municipal.



En definitiva, se plantea la necesidad de reformar la OMS para dar una respuesta a la inaplazable necesidad de proteger la salud de las personas, a través tanto del reforzamiento de la seguridad vial como de la imprescindible mejora de la calidad del aire, al tiempo que serviría para simplificar y perfeccionar la norma.

Madrid, 11 de noviembre de 2019