

1. Resumen de la regulación propuesta y petición

Está previsto restringir en los [arts. 29.2 k\) y 30.5](#), y en la [Disposición Transitoria Tercera](#), el estacionamiento de las motocicletas y ciclomotores de alquiler en modalidad de uso compartido (“sharing”), estableciendo que ***“deberán estacionar, exclusivamente, en las zonas de aparcamiento regulado en superficie con limitación horaria en los términos que establezca la normativa municipal que las regula”***, además de prever en el [Anexo I](#) una **sanción de 100€** única y exclusiva para los vehículos de movilidad compartida.

Mediante la presente aportación se argumenta la necesidad de **supresión de los artículos 29.2 k) y 30.5, y la Disposición Transitoria Tercera del proyecto de la nueva Ordenanza de Movilidad**, relativos a la restricción de estacionamiento de las motocicletas y ciclomotores de alquiler en modalidad de uso compartido (“sharing”), para cumplir la normativa vigente. Así mismo, se indican una serie de alternativas que permitirían un pleno respeto del espacio público.

2. Motivos para la supresión

Motivo 1. Incumplimiento de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética

El art. 14 de la [Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética](#), establece en su artículo 14 la **obligación para los municipios de más de 50.000 habitantes**, de adoptar (de hecho, incluso antes de 2023) planes de movilidad urbana sostenible que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad *“incluyendo, al menos: (...) f) medidas de impulso de la movilidad eléctrica compartida”*.

Con esta regulación prevista los arts. 29.2 k) y 30.5, y en la Disposición Transitoria Tercera del proyecto de la nueva Ordenanza de Movilidad no sólo no se estarían introduciendo medidas de impulso de la movilidad eléctrica compartida sino que se estaría fomentando todo lo contrario al limitar exclusivamente este tipo de movilidad respecto a la movilidad no compartida y no eléctrica.

Motivo 2. Incumplimiento de la Ley de Movilidad Sostenible

El proyecto de la futura [Ley de Movilidad Sostenible](#), cuya aprobación está prevista a lo largo de este 2024 según [declaraciones del ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, Óscar Puente](#), establece en su Expositivo III el **deber de las administraciones públicas de “garantizar el derecho a la movilidad a través de los servicios de transporte público, en el sentido recogido en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, así como a través de los servicios de movilidad, que incluyen servicios como los de la movilidad compartida o colaborativa, o apoyándose en otros instrumentos, como subvenciones”**; también lo regula posteriormente en su artículo 27.3.

De hecho, será tal el impacto de esta nueva Ley, que prevé incluso la modificación del artículo 85.1 de la Ley del Estatuto de Trabajadores para fomentar *“la movilidad compartida o colaborativa, de cara a conseguir los objetivos de calidad del aire y reducción de emisiones”*.

Motivo 3. Discriminación entre vehículos de la misma categoría y características

De acuerdo a los principios de necesidad y proporcionalidad, la posibilidad de prohibir el estacionamiento de vehículos de una misma categoría (motocicletas compartidas) y permitir

que otros, pese a cumplir las mismas condiciones y características (motocicletas particulares), sí puedan estacionar, carece de justificación que lo permita. Precisamente esa falta de justificación (ni en la exposición de motivos ni en la Disposición Transitoria Tercera se indica el motivo u objetivo justificado y proporcionado por el cual se restringe su estacionamiento respecto a vehículos de su misma categoría y características que no son compartidos), es lo que convierte la restricción en **discrecional y desproporcionada**.

De hecho, si tenemos en cuenta aspectos puramente diferenciales entre las motocicletas compartidas y las particulares, no sólo no deberían limitarse sino fomentarse por su impacto positivo en la ciudadanía: (i) al no ser privadas, **su alta rotación destensiona el espacio público y permite que otros vehículos puedan estacionar**; (ii) al ser eléctricas, presentan un beneficio al medioambiente tanto en cuanto a contaminación acústica como ambiental; (iii) funcionan como complemento al transporte público para aquellos ciudadanos que residen en lugares donde la conexión con el transporte público es más limitada.

Así, pese a tener las mismas características que el resto de motocicletas e incluso diferenciarse positivamente por su impacto positivo para el PMUS de Málaga y el medioambiente al ser vehículos 100% eléctricos, **¿por qué no se podrá estacionarlas en aparcamientos de motos tal y como está previsto en el art. 30, apartados 1 y 2 de dicho proyecto de Ordenanza para el resto de vehículos de su misma categoría y características? ¿Qué les diferencia para que se restrinja su estacionamiento cuando además se trata de vehículos 100% eléctricos?**

De la nueva Ordenanza se desprende pues que **el único motivo es excluir el estacionamiento de las motocicletas compartidas frente a vehículos del mismo tipo y características únicamente por su condición de ser compartidas**.

Por último, esta diferencia normativa podría generar confusión a los ciudadanos de Málaga que deberían distinguir el estacionamiento de un mismo vehículo según si es compartido o no (más aún teniendo en cuenta que muchos de los usuarios de motos compartidas lo son también de motos particulares).

Motivo 4. Defensa de la competencia

Algunos organismos públicos de defensa de la competencia se han pronunciado al respecto, como la Autoridad Catalana de la Competencia, que en octubre de 2021 publicó las [Recomendaciones para la regulación de la actividad de vehículo compartido desde una óptica de competencia](#). En el citado informe, indicó que ***“las normas relativas al estacionamiento deberían ser las mismas para una misma tipología de vehículo, con independencia de que su uso sea compartido y sujeto a explotación económica o privado”***.

Así, el citado organismo concluye que ***“desde una óptica de competencia, no se considera justificado establecer requisitos o condiciones adicionales para este tipo de actividades a las ya fijadas, con carácter general, en las normas relativas a la circulación (por ejemplo, en las ordenanzas municipales de circulación de peatones y vehículos) para la misma tipología de vehículos, pero privados”***.

Por todo lo anterior, en lo que al estacionamiento de motocicletas se refiere, entendemos que **no es posible discriminar a las motocicletas por el simple hecho de la actividad a la que están destinadas**, siempre que cumplan con las mismas condiciones y características que el resto de vehículos de su categoría.

3. Alternativas a la restricción propuesta

Ambas alternativas son compatibles entre sí, y deberían ir igualmente acompañadas de la petición inicial de no limitación de estacionamiento de las motocicletas compartidas más allá de lo que establezca la normativa para los vehículos de su misma categoría.

Alternativa 1. Ampliar el número de plazas para estacionamiento de motocicletas disponibles

Para gestionar un eventual problema de ocupación del dominio público existen alternativas menos restrictivas de la actividad económica como pueden ser:

- **Incrementar las zonas de aparcamiento de motos.** Actualmente en la ciudad de Málaga hay aproximadamente 5.500 plazas de motos en calzada (según datos del [geoportal del Ayuntamiento](#) y la conversión de metros de aparcamientos y ocupación por moto), que en comparación con otras ciudades de tamaño similar como Zaragoza que dispone de 8.644 plazas, denota un amplio margen de crecimiento.
- **Ampliar la oferta de plazas para motocicletas en las zonas de estacionamiento regulado, sustituyendo plazas de automóviles de estacionamiento regulado por plazas de motocicletas.** De esta manera, no sólo tendrían cabida las motos compartidas sino que también podría ampliarse la oferta de estacionamientos de motocicletas para otros usuarios.

El objetivo no debe ser otro que aplicar medidas que permitan corregir las externalidades negativas, pero garantizando al máximo la actividad económica y la competencia en el mercado así como la proporcionalidad de las medidas entre vehículos de idénticas características.

Alternativa 2. Establecer una tasa de acceso al estacionamiento que se aplique a las motocicletas compartidas

Si lo que se persigue es regular el uso especial e intensivo del espacio público por parte de entidades privadas (en este caso, motocicletas de uso compartido), y por tanto su estacionamiento, es posible hacerlo mediante el establecimiento de tasas por dicho uso intensivo que no impidan el estacionamiento en las plazas destinadas a este tipo de vehículos.

Con esta medida se cobra una tasa por cada vehículo desplegado en el espacio público que permite justificar su uso intensivo, consiguiendo el mismo objetivo sin limitar ni discriminar especialmente a los vehículos compartidos respecto a los privados.

De hecho, esta ha sido la práctica habitual de ciudades en las que el motosharing está presente, tanto españolas (p.e. Barcelona) como del resto de Europa (p.e. París).