

MOCIÓN

Que presentan los concejales del Grupo Municipal de Adelante Málaga, Eduardo Zorrilla Díaz y Nicolás Sguiglia, a la Comisión Plenaria de Ordenación del Territorio, Movilidad y Seguridad relativa a la regulación de la explotación del servicio de alquiler de patinetes eléctricos en la ciudad de Málaga.

La movilidad urbana está sufriendo importantes transformaciones en los últimos años, una de ellas es la implementación y crecimiento de nuevos modos de transporte alternativos al vehículo privado. En toda Europa asistimos a un constante aumento en el uso del transporte público y la bicicleta, al que tenemos que sumar el auge de los llamados vehículos de movilidad personal, especialmente los patinetes eléctricos.

Las ventajas de estos artefactos se han traducido en una gran demanda por parte de la población y en la proliferación de empresas que prestan el servicio de alquiler cada vez en más ciudades europeas y españolas, mediante sistemas que incorporan aplicaciones sustentadas en las nuevas tecnologías y formas de pago sencillas y de fácil uso.

Determinadas características de la ciudad de Málaga, como el clima y la escala, hacían prever que, tras aplicarse con éxito desde hace varios años en otras latitudes, el servicio de alquiler de patinetes eléctricos iba a encontrar una acogida muy favorable entre la población, tal y como ha sucedido, por lo que podría suponer, en caso de gestionarse de forma correcta, una oportunidad para seguir avanzando hacia la consolidación de una movilidad sostenible en la localidad.

En la actualidad operan en Málaga ocho empresas de alquiler de patinetes que, según distintos cálculos, mantienen en circulación más de 2.000 patinetes eléctricos. Los datos publicados por diversos medios de comunicación desvelan destacados beneficios para las empresas que realizan la explotación del servicio. La tarifa, salvo pequeñas variaciones, es común en todas ellas y tiene un coste de 1 euro por el desbloqueo y 0,15 euros al minuto, una tarifa no precisamente económica que se traduce, por poner un ejemplo, en que un trayecto desde Pedregalejo o Teatinos al centro de Málaga puede superar fácilmente los 5 euros. Si bien detectamos una marcada opacidad sobre el volumen de negocio que gestionan estas empresas. A pesar de ello, no es arriesgado afirmar que el conjunto de las compañías de alquiler de patinetes eléctricos que operan en Málaga pudiera estar facturando una cantidad superior a los 2,5 millones de euros anuales.

Sin embargo, la implantación de estas nuevas formas de transporte urbano no está exenta de problemas y la extensión de estos nuevos vehículos requiere de una intervención por parte de las administraciones públicas para planificar y regular su uso, así como para garantizar que la movilidad urbana transcurra de forma óptima. Una circunstancia que no se ha producido en Málaga, a pesar de que ya hace más de dos años y medio que los patinetes de alquiler arribaron a la ciudad. La administración local se ha mostrado incapaz para anticiparse a los nuevos modos de transporte, planificar los problemas y oportunidades que los cambios en la movilidad podrían presentar para la ciudad y regular de forma correcta la implementación de estas transformaciones en el marco de sus competencias. Es más, se ha aprobado una ordenanza municipal de movilidad que prohíbe la circulación de los patinetes por las aceras, aún en las circunstancias en las que no existan carriles bici, lo que entraña una amenaza en materia de seguridad para los usuarios de estos vehículos de movilidad personal, que se están viendo forzados a circular por la calzada, compartiendo la vía con el tráfico motorizado.

También llevamos años sufriendo, sin que el equipo de gobierno actúe de forma resolutoria, las consecuencias del estacionamiento incorrecto de muchos de estos patinetes de alquiler en las aceras y otros puntos inadecuados de la vía pública, lo que provoca que acaben por convertirse en auténticos obstáculos para los viandantes, en especial para las personas con movilidad reducida o diversidad funcional sensorial.

Las consecuencias de esa inacción o gestión negligente se manifiestan de múltiples formas: elevado número de sanciones a usuarios de patinetes, caótica proliferación de estos vehículos por la ciudad sin ningún control sobre el funcionamiento de las empresas que prestan el servicio ni el número de unidades existentes, desregulación total en materia de normas de circulación y uso de la vía pública que ocasiona incidentes y provoca peligros potenciales para las personas o la ausencia de ingresos por parte del ayuntamiento derivados del canon o la tasas que deberían satisfacer las empresas que explotan este servicio y que están facturando ingentes cantidades de dinero con una actividad para la que se sirven de la vía pública.

Otro asunto relevante son las condiciones laborales y los modelos de gestión que desarrollan estas empresas. Nos encontramos una gran disparidad y la necesidad de regular diversas cuestiones centrales, como las tareas de recogida y recarga de patinetes. En este aspecto nos encontramos con empresas que cuentan con personal fijo, vehículos de recogida y locales para efectuar la recarga, junto a otras que pagan entre 1,75 y 2,50 euros por patinete recogido a autónomos, quienes deben recoger los

patinetes y efectuar la recarga eléctrica por su cuenta, en situaciones de precariedad y que podrían estar vulnerando la legislación laboral vigente.

A diferencia de la inacción del Ayuntamiento de Málaga, ciudades como Barcelona, Madrid, Zaragoza, Valencia o Sevilla, sí han actuado para establecer criterios normativos claros en materia de movilidad, vía pública, explotación económica y fiscalidad para evitar el caos y regular de forma efectiva el servicio de alquiler de patinetes eléctricos.

Se documentan distintos procedimientos en materia de regulación de la actividad económica, mediante los que se establecen tanto cánones por ocupación del suelo público, como criterios claros para la concesión de la explotación de los patinetes eléctricos mediante adjudicaciones vía concurso que limitan el número de operadores y de vehículos.

Si nos atenemos al caso de Zaragoza, los pliegos incorporan criterios laborales y ambientales, como que los trabajadores de estas empresas tengan contrato indefinido o que los encargados de la recarga de los patinetes estén dentro de la regulación laboral. Para garantizar los derechos de los usuarios, exigen cobertura en todos los distritos y la existencia de un teléfono gratuito para las incidencias. El concurso, en el que participaron 12 empresas, ha habilitado a las dos ganadoras para la explotación de los patinetes de alquiler, fijando una cantidad máxima de patinetes de 850 para cada una de ellas, con una duración máxima de 3 años. En el concurso se valoró con 40 puntos sobre 100 el modo de las empresas para distribuir los patinetes por los barrios de la ciudad, con 25 puntos el hecho de que trabajen con vehículos eléctricos, con 15 puntos el sistema de autovigilancia, con 10 puntos las campañas de buenas prácticas y seguridad vial que planteen, con 5 puntos el personal indefinido que contraten y con otros 5 puntos la dotación extra del sistema de autovigilancia. El concurso fija el pago de una tasa y establece un canon de 30.000 euros anuales que irá destinado al desarrollo de campañas de seguridad vial y promoción de la movilidad sostenible.

Por su parte, Sevilla ha realizado la convocatoria pública de un proyecto piloto para la ordenación y regulación de esta actividad en la ciudad, limitando a 2.000 el número máximo de patinetes de alquiler en funcionamiento en la ciudad y con un plan inicial de unas 200 zonas de estacionamiento habilitadas. Se definirán áreas de exclusión en los entornos patrimoniales, en las que no se podrán estacionar los patinetes. Esta cifra, con la que habría plazas de estacionamiento para unos 2.600 patinetes de alquiler o propiedad de particulares en la ciudad, se irá incrementando a lo largo de los próximos meses si la experiencia así lo aconseja. En cuanto a los requisitos y exigencias para la participación de las empresas se fija la garantía de un

sistema para que los patinetes sólo puedan ser estacionados en lugares habilitados para ello.

En lo relativo a Valencia, recientemente se ha aprobado gravar el uso del espacio público a estas empresas con una cantidad que oscila entre los 60 y los 70 euros anuales, en función del tamaño del patinete.

Por el contrario, en Málaga tan solo se ha aprobado una modificación de la ordenanza de ocupación de la Vía Pública que fija una tasa de 287,57 euros por metro cuadrado de ocupación privativa de la vía pública, incluyendo a los patinetes de forma genérica junto a otros vehículos como segways o bicicletas, así como a elementos ajenos a la movilidad, como los destinados al ornato colindante a cualquier negocio o los expositores comerciales. Por tanto, no es una regulación específica ni que atienda a la naturaleza de un negocio que se sirve de todo el espacio público de la ciudad para efectuar su actividad lucrativa.

Asimismo, la ordenanza municipal de movilidad que ha entrado en vigor recientemente alude a que el alquiler se realizará mediante autorizaciones anuales y fijan algunos requisitos, principalmente relativos a identificar, contabilizar y geolocalizar a los vehículos afectos a la actividad de arrendamiento, pero no se menciona nada en relación al establecimiento de un canon en favor del ayuntamiento por la realización de esta actividad lucrativa sirviéndose del espacio público, ni se introducen garantías efectivas para preservar las condiciones laborales óptimas de las personas que trabajen en este servicio, ni se fija un número limitado de empresas que puedan ejercer esta actividad en el municipio, ni un número máximo de vehículos disponibles para el alquiler, a pesar de que todos ellos son aspectos fundamentales, por lo que es necesaria la regulación de este servicio por parte del Ayuntamiento.

Por todo ello consideramos que una intervención regulatoria de la actividad redundaría en un avance en el cumplimiento de la normativa y permitiría una mejor planificación de la movilidad en el conjunto de la ciudad. A la vez que brindaría la oportunidad de dotar a este servicio de criterios sociales, tales como abaratar las tarifas, garantizar la cobertura del servicio de forma igualitaria en el conjunto de los distritos de la ciudad o fijar mecanismos de quejas y reclamaciones en favor de los usuarios.

Esta regulación también tendrá que incluir garantías para sancionar a los usuarios o, de forma subsidiaria, a las empresas operadoras del servicio por el estacionamiento incorrecto de los patinetes en las aceras y otros puntos inadecuados, un extremo que es perfectamente viable técnicamente, ya que los vehículos están geolocalizados y las personas que hacen uso de ellos identificadas.

A su vez, la regulación reportaría a las arcas municipales ingresos económicos en virtud de la concesión que pudieran superar los 100.000 euros anuales y que podrían destinarse a actividades de interés general como el impulso de la seguridad vial y la movilidad sostenible en la ciudad.

Por todo ello, desde el Grupo Municipal de Adelante Málaga presentamos para su aprobación por parte del Pleno, los siguientes

ACUERDOS

1º.- Instar al equipo de Gobierno a elaborar, en un plazo máximo de tres meses, un marco de regulación de la explotación del servicio de alquiler de patinetes que incorpore, tanto los cánones pertinentes por la actividad y la ocupación de suelo público, como los criterios específicos para la concesión de la explotación de los patinetes eléctricos.

2º.- Instar al equipo de gobierno a convocar el procedimiento para la adjudicación de la concesión de la explotación de patinetes eléctricos mediante un concurso público en el que se limite a dos el número de operadores y que fije una cantidad máxima de vehículos afectos a esta actividad.

3º.- Emplazar al equipo de gobierno a introducir en la futura regulación criterios que permitan sancionar económicamente a los usuarios o, de forma subsidiaria, a las empresas operadoras de patinetes ante los casos de estacionamiento en las aceras u otros puntos inadecuados de la vía pública.

4º.- Instar al equipo de gobierno a que los pliegos para la adjudicación de la concesión incluyan criterios sociales, de justicia laboral y de sostenibilidad ambiental.

5º.- Instar al equipo de gobierno a que, dentro del proceso de regulación de las relaciones laborales de esta actividad en la ciudad, las empresas concesionarias del servicio otorguen un carácter prioritario para la contratación a las personas que vienen trabajando en las distintas operadoras de alquiler de patinetes implantadas en la ciudad de Málaga.

6º.- Instar al equipo de gobierno a otorgar un destino finalista de los ingresos en concepto de la concesión de la explotación de los patinetes eléctricos para el impulso de acciones en favor de la movilidad sostenible y la seguridad vial en Málaga.

7º.- Instar al equipo de gobierno a implementar un proceso participativo mediante la convocatoria y consulta a colectivos vecinales, comerciales, turísticos y



Grupo Municipal del Excmo. Ayuntamiento de Málaga

relacionados con la movilidad sostenible de forma previa a la publicación del concurso para la explotación del servicio de patinetes eléctricos.

Eduardo Zorrilla
Concejal Portavoz Grupo Municipal Adelante Málaga

08/02/21