



## Excmo. Ayuntamiento de Alicante

ÁMBITO: Alcaldía

### **DECRETO.- MEDIDAS EXTRAORDINARIAS EN RELACIÓN CON LA VELOCIDAD EN LAS DIFERENTES VÍAS DE LA CIUDAD (IMPLANTACIÓN DE LA CIUDAD 30), EN EL CONTEXTO DEL COVID-19.**

#### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

La situación excepcional de emergencia generada por el COVID-19, declarada pandemia internacional por la Organización Mundial de la Salud, el pasado 11 de marzo de 2020, y la necesidad de adoptar medidas especiales de contención para atajar la rapidez con la que se extiende el contagio, hizo que el Gobierno de la Nación, al amparo de lo dispuesto en el artículo 4, apartados b) y c), de la Ley Orgánica 4/1981, de 1 de junio, de los estados de alarma, excepción y sitio, declarara, mediante Real decreto 463/2020, de 14 de marzo, el estado de alarma en todo el territorio nacional, con el fin de afrontar la crisis sanitaria, el cual ha sido prorrogado en cuatro ocasiones, la última con ocasión del Real Decreto 514/2020, de 8 de mayo, hasta las 00:00 del día 24 de mayo de 2020, en los términos que expresa dicha norma.

En el momento actual, nuestro país ha iniciado un proceso de reducción gradual de las medidas extraordinarias de restricción de la movilidad y del contacto social, establecidas en el citado Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo.

Este proceso arranca con la aprobación en el Consejo de Ministros del pasado 28 de abril, del Plan para la transición a la normalidad, en el que se establecen los principales parámetros e instrumentos para la adaptación del conjunto de la ciudadanía a la nueva normalidad, con las máximas garantías de seguridad sanitaria, y recuperar progresivamente los niveles de bienestar social y económicos anteriores a la crisis sanitaria del COVID-19, Plan que se articula en cuatro fases, fase 0 a fase 3, en función de las actividades permitidas en cada una de ellas.





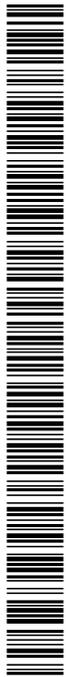
En este contexto, a la luz de los principales indicadores disponibles, de la experiencia adquirida a nivel nacional, de la experiencia en otros países y del conocimiento aportado por los expertos en el ámbito sanitario y epidemiológico, se considera oportuno avanzar en la desescalada gradual de las medidas extraordinarias de restricción de la movilidad y del contacto social y facilitar una recuperación, lo más rápida posible, de la actividad social y económica.

Hasta ahora las medidas que se han mostrado como las más adecuadas y eficaces para conseguir la reducción de los niveles de riesgo de contagio de esta pandemia son las dirigidas a evitar aglomeraciones o el contacto interpersonal y la limitación de los contactos y de las actividades grupales, medidas de distanciamiento social, para respetar la distancia de seguridad establecida junto con medidas higiénicas adecuadas.

Por todos es compartido que esta crisis sanitaria, que viene acompañada de una importante crisis social y económica, debe ser una oportunidad para acelerar el cambio de hábitos, que ya se estaban produciendo, en los desplazamientos urbanos hacia una movilidad más activa y saludable y en la que se implanta como elemento necesario derivado de la pandemia, el distanciamiento social para garantizar la salud pública, lo que implica un nuevo escenario en la gestión municipal de la movilidad urbana para, por una parte, ir recuperando la confianza de los usuarios en el transporte público, que debe ser prioritario, al mismo tiempo que impulsar otros modos de transporte individual más económicos y accesibles para todos.

Siguiendo las recomendaciones sanitarias y las propuestas por las distintas autoridades gubernamentales y las de la Federación Española de Municipios y Provincias, la de la Red de las Ciudades por la Bicicleta, a la que pertenece este Ayuntamiento y se encuentra representado, a través del Concejal de Movilidad, en la Junta Directiva, ostentando una vocalía; la de la Red de las Ciudades que Caminan, de la que formará parte nuestra ciudad en este ejercicio, es el momento para dar un paso más en la consecución de una movilidad urbana más segura, sostenible, saludable y accesible para todos y que la misma sea una realidad en nuestras ciudades.

Por ello, en este contexto, las administraciones públicas deben ser las primeras en adoptar las medidas precisas para garantizar la movilidad de la ciudadanía de forma segura, tanto en el transporte público como en el transporte individual, favoreciendo la movilidad activa, segura y saludable por los beneficios que la misma reporta para la salud física y el medio ambiente, como los desplazamientos a pie, en bicicleta y en vehículos de movilidad personal, frente al vehículo privado motorizado, altamente contaminante.



Ello comporta de ajustes en materia de movilidad urbana que perdurarán más allá del final de la pandemia, por lo que las autoridades locales, competentes en la materia, deberán aprovechar esta coyuntura para introducir cambios sustanciales en la movilidad, y avanzar para que el modelo de movilidad urbana, segura, sostenible, saludable y accesible sea una realidad en nuestras ciudades, lo que pasa, entre otras actuaciones y medidas, por la implantación de la denominada Ciudad 30.

La Ciudad 30 es un planteamiento que defiende la reducción de la velocidad a 30 km/h del tráfico urbano, tendencia en toda Europa y en las principales ciudades españolas, cuya implementación reportaría beneficios en el ámbito del medio ambiente, reducción de la emisión de gases nocivos y disminución del nivel de ruido, con beneficios para la salud pública; en el ámbito de la seguridad vial, disminuir el riesgo de lesiones graves en los accidentes, así como facilitar una mejor y más tranquila conciliación con otro tipo de vehículos no contaminantes, como las bicicletas y los vehículos de movilidad personal, aparte de con los peatones.

Convertir, en el contexto actual del COVID-19, nuestra ciudad en Ciudad 30, con la aplicación de las medidas necesarias para ello, conllevaría probados beneficios para la salud pública, tales como la reducción del número de accidentes y la disminución del nivel de ruido y contaminación, y por extensión de las enfermedades derivadas de estos.

Esta crisis sanitaria impone la necesidad de la mejora de la calidad urbana, y de materializar los hábitos saludables y seguros, aliados necesarios para combatir esta crisis sanitaria, en la implantación de un modelo de movilidad acorde, en la que se fomente e impulse los modos de transporte colectivo e individual más beneficios para la salud pública y el medio ambiente, así como con la implementación de medidas para convertir a las ciudades en espacios más amables, con la reducción de la velocidad máxima a 30 km/h en el entorno urbano.

Este Ayuntamiento, desde la declaración del estado de alarma y en atención a la evolución de la crisis sanitaria, tanto durante el confinamiento, para colaborar en la no propagación del virus, como en esta fase actual de reapertura a una movilidad gradual y segura, para facilitar y favorecer las actividades permitidas en cada fase del proceso de desescalada, manteniendo la distancia de seguridad requerida, ha ido adoptando las medidas necesarias para dar una respuesta adecuada a las necesidades existentes en cada momento, en este cambiante escenario.



A las actuaciones llevadas a cabo, hay que añadir las previstas por este Ayuntamiento en el ámbito de la movilidad urbana, entre las que cabe destacar:

1) Se está estudiando medidas de calmado de tráfico, la reducción de velocidad a 30 km/h en los carriles derechos de alguna de las vías principales de la ciudad, (DOS CARRILES POR SENTIDO) para dar mayor seguridad a la circulación de la bicicletas por calzada, con la implantación simultánea de carriles-buses donde proceda.

Para integrar la circulación de la bicicleta por calzada, por los carriles derechos, se va a diseñar una campaña publicitaria para concienciar a los conductores de vehículos particulares y de reparto sobre la necesidad de respetar a las bicicletas y garantizar la convivencia de vehículos a motor y éstas. Sin perjuicio, del estudio de nuevos itinerarios ciclista.

2. Se está trabajando en aumentar el número de aparcabicicletas en vía pública junto a los centros de salud.

3. Durante el año 2020 se realizará el estudio sobre el diseño del sistema de gestión de la bicicleta pública en Alicante, con especial atención a la bicicleta eléctrica.

A todas estas medidas hay que añadir por tratarse del objeto de esta resolución municipal, la intención municipal de implementar la Ciudad 30, que se traduce:

-En calles de un carril de circulación por sentido se limitará la velocidad máxima de circulación a 30 km/h. A efectos de contabilizar el número de carriles por sentido de un viario, no se considerará carril de circulación los reservados para determinados vehículos (bus, taxi, bici, etc).

-La velocidad máxima en las vías de un único carril por sentido quedaría fijada en 30 km/h, salvo que exista señalización con indicación distinta y sin perjuicio de los establecido en la normativa municipal reguladora.

-Las vías urbanas que dispongan de plataforma única de calzada y acera tendrán una limitación máxima de 20 km/h.

Este escenario de la crisis sanitaria del COVID-19, requiere por parte de las administraciones públicas, y en concreto por las autoridades locales, en materias de su competencia, de la adopción de medidas inmediatas y eficaces para hacer frente a esta coyuntura social, con las mayores garantías para ciudadanos, para conseguir mejoras

sustanciales en la movilidad urbana, en la que deben imperar los modos de desplazamiento seguros y sostenibles.

Este Ayuntamiento, a través de la Concejalía de Movilidad y Tráfico, considera que en la situación extraordinaria actual, en la que siempre hay que tomar como referencia la protección de la salud pública, aconseja la agilidad en la toma de decisiones municipales para garantizar la eficiencia y eficacia de las medidas municipales adoptadas, por lo que, en consonancia con las recomendaciones de autoridades sanitarias, gubernamentales y organismos, entidades, colectivos, etc, en materia de movilidad urbana en el contexto del COVID-19, ha estimado oportuno y conveniente materializar la implementación de la Ciudad 30 en nuestra ciudad, en los términos descritos, por los beneficios que reporta al interés general.

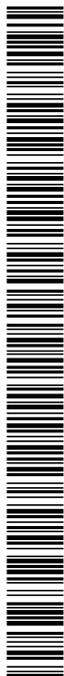
En el mismo sentido y compartiendo criterio, la jefa del departamento técnico de Movilidad Sostenible y Accesibilidad del servicio de Tráfico, Transportes, Movilidad y Accesibilidad, así lo indica y dice mediante informe que obra en el expediente: *"4.5. Implementar la "ciudad 30". Se propone limitar la velocidad máxima de circulación en calles de un carril de circulación por sentido, lo que incluye las calles de doble sentido de circulación con un carril en cada uno de ellos.*

*"Con carácter general, el límite máximo de velocidad a que podrán circular los vehículos por vías urbanas, será el establecido en el Reglamento General de Circulación aprobado por Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre.*

*La velocidad máxima en las vías de un único carril por sentido queda fijada en 30 km/h, salvo que exista señalización con indicación distinta y sin perjuicio de los establecido en la "Ordenanza municipal reguladora de las condiciones de circulación de los vehículos de movilidad personal en las vías urbanas de la ciudad de Alicante" para vehículos de movilidad personal y en la "Ordenanza de circulación de peatones y vehículos" para otras vías y vehículos.*

*A efectos de contabilizar el número de carriles por sentido de un viario para la aplicación de este artículo, no se consideran carril de circulación los reservados para determinados vehículos (bus, taxi, bici, etc).*

*Las vías urbanas que dispongan de plataforma única de calzada y acera tendrán una limitación máxima de 20 km/h."*





Modelo de movilidad urbana, por otra parte, que sigue la línea marcada por la Ley de Movilidad de la Comunidad Valenciana, ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat Valenciana y por el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de nuestra ciudad, además de mantener la tendencia prevista en la anunciada propuesta de modificación del actual Reglamento de Circulación, que todavía no se ha llevado a efecto, por lo que, ante la falta regulación estatal específica, surge con más fuerza si cabe, la necesidad de su implantación.

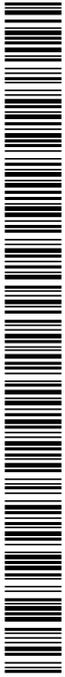
Es el momento propicio para que este Ayuntamiento dé una pronta, ágil y eficaz respuesta al nuevo marco de movilidad urbana generado por la crisis sanitaria del COVID-19, en el que la implementación de la ciudad 30, solo redundará en beneficios para el interés general.

Y ello, sin perjuicio de la previsión de la inclusión de la regulación de la limitaciones de la velocidad en determinadas vías de la ciudad, en el sentido antes expresado, en la normativa municipal de la ordenanza de vehículos de movilidad personal, actualmente en trámite de información pública, previa a su aprobación definitiva por el Pleno del Ayuntamiento.

## FUNDAMENTOS DE DERECHO

El artículo 6 del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, que indica que cada Administración Pública conservará las competencias que le otorga la legislación vigente en la gestión ordinaria de sus servicios para adoptar las medidas que estime necesarias en el marco de las órdenes directas de las autoridades competentes a los efectos del estado de alarma.

Los antecedentes expuestos, constituyen motivación suficiente para el ejercicio por la Alcaldía-Presidencia de este ayuntamiento de la potestad que le confiere el artículo 124.4.h) de la ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases de régimen local, para adoptar las medidas necesarias y adecuadas en los casos de extraordinaria y urgente necesidad, dando cuenta al Pleno del Ayuntamiento, siendo voluntad de este ayuntamiento el poner todas las facilidades necesarias para que la implantación de la ciudad 30, junto con otras medidas que se requieran en el marco del COVID-19, para que una movilidad sostenible y segura sea una realidad ajustada a las necesidades existentes en este cambiante contexto.



Por los motivos y fundamentos de derecho expuestos, en uso de las atribuciones conferidas a esta Alcaldía-Presidencia por el artículo 124.4.g y h) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local, se adoptan los siguientes acuerdos:

**Primero:** Implementar con carácter experimental y circunstancial la denominada Ciudad 30, consistente en la limitación de la velocidad en el entorno urbano de la ciudad de Alicante, de la siguiente forma:

“Con carácter general, el límite máximo de velocidad a la que podrán circular los vehículos por vías urbanas, será el establecido en el Reglamento General de Circulación aprobado por Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre.

La velocidad máxima en las vías de un único carril por sentido queda fijada en 30 km/h, salvo que exista señalización con indicación distinta y sin perjuicio de los establecido en la “Ordenanza municipal reguladora de las condiciones de circulación de los vehículos de movilidad personal en las vías urbanas de la ciudad de Alicante” para vehículos de movilidad personal y en la “Ordenanza de circulación de peatones y vehículos” para otras vías y vehículos.

A efectos de contabilizar el número de carriles por sentido de un viario para la aplicación de este artículo, no se considerará carril de circulación los reservados para determinados vehículos (bus, taxi, bici, etc).

Las vías urbanas que dispongan de plataforma única de calzada y acera tendrán una limitación máxima de 20 km/h.”

Y ello sin perjuicio de la prevista inclusión de su regulación dentro del marco normativo municipal, en concreto, en el proyecto de “Ordenanza municipal reguladora de las condiciones de circulación de los vehículos de movilidad personal, en las vías urbanas de la ciudad de Alicante” que se encuentra en proceso de aprobación, en trámite de información pública, mediante la presentación de la correspondiente alegación por parte de la Concejalía de Movilidad y Tráfico, en el mismo sentido antes expresado.

**Segundo:** Facultar a la Concejalía de Movilidad y Tráfico, tan ampliamente como en derecho proceda, para la adopción de las actuaciones concretas necesarias para la implementación de la ciudad 30 en nuestra ciudad.

**Tercero:** Las medidas extraordinarias contenidas en la presente resolución tendrán plenos efectos desde la fecha de su aprobación y serán de aplicación durante todo el proceso de desescalada del Plan para la transición a la normalidad del Gobierno y, en todo caso, hasta



la entrada en vigor de la “Ordenanza municipal reguladora de las condiciones de circulación de los vehículos de movilidad personal, en las vías urbanas de la ciudad de Alicante”, en la que está previsto incorporar, antes de su aprobación definitiva, la regulación de la velocidad máxima en las vías de la ciudad, para garantizar la continuidad de las medidas de limitaciones de velocidad implantadas en el marco de la Ciudad 30, mediante el presente decreto.

**Cuarto:** Sin perjuicio de la puesta en conocimiento del contenido de este Decreto a la Junta de Gobierno, a la Junta de Portavoces, Junta de Personal, y demás órganos que se estime necesario. Se dará cuenta al Pleno en la primera sesión que se celebre.

**Lo manda y firma el Alcalde-Presidente del Excmo. Ayuntamiento de Alicante a 20 de mayo de 2020.**

**EL ALCALDE: Fdo. Luis Barcala Sierra.**

**Da fe, EL VICESECRETARIO: Fdo. Germán Pascual Ruiz-Valdepeñas.**