

# APORTACIONES DE LA ASOCIACIÓN PEDALIBRE A LA MODIFICACIÓN DE LA ORDENANZA DE MOVILIDAD

Enero 2020

Desde la Asociación Pedalibre presentamos las siguientes aportaciones, sobre la base de las elaboradas por la Plataforma de Defensa de Madrid Central, de la que somos miembros, y de acuerdo al derecho de participación recogido en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPACAP) y la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (LES)

Estas aportaciones responden a la *“mejora del medio ambiente urbano y la salud y seguridad de los ciudadanos”* recogido en el apartado 1 del artículo 100 de la Ley de Economía Sostenible y a los objetivos de la actual Ordenanza de Movilidad Sostenible:

*“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”.*

Precisamente la bicicleta, junto con un urbanismo que contemple sus necesidades de tránsito y una política que rebaje sensiblemente la contaminación y tenga como motor de sus actuaciones la preservación y promoción de la salud, cumple todos estos objetivos.

Confiamos en que estas aportaciones tendrán la consideración que merecen.

La Asociación Pedalibre con NIF G28906223 y domicilio social en Madrid, calle Colomer número 18, C.P. 28028

## EXPONE:

- Que el 19 de diciembre de 2019 la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid acordó el sometimiento a consulta pública previa la modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, según consta en el Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid Núm. 8.548, del día 23 de diciembre de 2019. Dicho acuerdo incluye:
  - Que el artículo 99.b) de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (LES), recoge el principio legal de participación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad de las personas y las mercancías.
  - Que 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. A tal efecto el artículo 133 de la dicha Ley regula la participación de los ciudadanos en el procedimiento de elaboración de las normas con rango de ley y reglamentos señalando que, con carácter previo a la elaboración de la norma, se sustanciará una consulta previa en la que se recabará la opinión de los ciudadanos y de las organizaciones más representativas que potencialmente puedan verse afectados por la misma.
  - Que para dar cumplimiento a lo dispuesto en la citada ley, la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid ha aprobado, mediante Acuerdo de 20 de octubre de 2016, las Directrices sobre consulta pública previa en el procedimiento de elaboración de las normas municipales, sosteniendo que, transcurrido un año desde la entrada en vigor de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 (BOCM de 23 de octubre), se considera necesario profundizar, tanto en lo relativo a la seguridad vial como en lo referente a la sostenibilidad ambiental urbana, en el marco de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" (en adelante, Madrid 360), razones que, junto al perfeccionamiento técnico de la norma motivarían su modificación.
  - Que para ello, se considera necesario conocer la opinión de la ciudadanía a través del sometimiento de la cuestión a consulta pública previa. El apartado tercero de las Directrices sobre consulta pública previa establece que corresponderá a la Junta de Gobierno, a propuesta del titular del Área de Gobierno competente por razón de la materia, acordar el sometimiento a consulta pública.
  - En su virtud, a propuesta del Delegado del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, previa deliberación, la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, en su sesión de 19 de diciembre de 2019 acuerda someter a consulta pública previa la modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible durante un plazo de 30 días naturales.

- Que el citado acuerdo surtirá efectos desde el día de su publicación en el Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid, que fue realizada el 23 de enero de 2019.
- Que como organización activa en el ámbito de la sostenibilidad y la movilidad que potencialmente podría verse afectada, se considera parte legitimada para participar en el proceso de elaboración y modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid, norma con rango de reglamento, personándose en dicho procedimiento realizando las opiniones y propuestas en el presente documento según las siguientes:

## ALEGACIONES:

### **1. Los documentos disponibles sobre Madrid 360 no pueden interpretarse como una estrategia más amplia y ambiciosa frente a la normativa actual sino como una serie de medidas reduccionistas en su alcance e impacto.**

Los documentos disponibles sobre Madrid 360 (documento “Avance Estrategia Sostenibilidad Ambiental, Madrid 360”), no permiten concluir, como sugiere su nombre y se ha manifestado por los responsables municipales que la impulsan, una estrategia más amplia y ambiciosa que la existente en materia de movilidad y calidad del aire, sino reduccionista en su alcance e impacto, limitando las medidas existentes en la práctica totalidad de los casos, o reproduciendo las que ya existen más allá de la ordenanza.

De hecho, no se ha realizado una evaluación del impacto de las diferentes medidas que se establecen en dicho documento en relación con la intensidad del tráfico, la calidad del aire, la emisión de gases de efecto invernadero (modelización) con carácter previo, motivo por el cual no pueden realizarse alegaciones de forma precisa de cada una de las medidas, constituyendo una vulneración al derecho de información y una falta de transparencia.

Además, por el momento, no existen garantías de la metodología que se va a emplear en la modelización, sin conocerse si existirá posibilidad de comparar con la estrategia del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (en adelante, Plan A) actualmente vigente, así como si se realizará por una entidad con capacidad técnica suficiente y garantías de objetividad en el análisis y en la transparencia de la metodología, el proceso y los resultados.

### **2. Un elevado número de medidas de Madrid 360 ya estaban contempladas en la normativa actual, por lo que su implementación no requiere una modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible.**

Del análisis del documento “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental” puede concluirse que se contemplan como nuevas medidas elementos que ya se incluían en el Plan A. Esto no debe interpretarse como una simple redundancia sino como el uso de medidas preexistentes para acompañar la introducción de medidas regresivas (ver siguiente alegación) para dar una “imagen” de una revisión profunda a un recorte de elementos fundamentales de la normativa actual.

Un caso concreto es la **creación de nuevas zonas peatonales** (como la anunciada en Sol y su entorno y otras en estudio en otros distritos), ya incluidas en la medida nº.3 del Plan A), que ya contemplaba una Red Básica Peatonal Centro que abarcaba las calles citadas, aunque no necesariamente mediante vías 100% peatonales.

La creación de ejes peatonales, aunque supone un desincentivo al uso del vehículo privado en las calles, debe complementarse con actuaciones integrales en todo el barrio evitando que sean simples actuaciones puntuales. Debe tenerse en cuenta que precedentes de peatonalizaciones completas como los de la calle Fuencarral no se acompañaron de intervenciones en las calles aledañas, generando entornos degradados en lugares como Ballesta.

Por otro lado, ejes actualmente 100% peatonales como el conformado por la calle Fuencarral – Montera – Sol – Carretas, contraviene el Plan Director de Movilidad Ciclista del 2008+, en lo que se refiere a la Red Básica Ciclista aprobada ya que este itinerario forma parte de la Red Principal. El reciente anuncio de peatonalización de Sol, debiera ser igualmente permeable a la bicicleta no solo por el eje descrito anteriormente sino para asegurar la correcta continuidad del existente: Alcalá – Sol – Mayor. Evidentemente, la mayor o menor ocupación de este eje por peatones condicionará el modo de integrar la bicicleta, de acuerdo a la literatura científica existente.

Otro caso es la **construcción de 10.000 plazas de aparcamientos disuasorios** en los accesos a la ciudad, contemplada en el Plan A, que en su medida n.º 8 especifica la construcción de 9.570 plazas. Además, cabe resaltar que esta medida tiene un alcance muy limitado en el volumen global que se requiere frente a los 500.000 coches que entran cada día a Madrid. Tan sólo permitirá reducir 10.000 accesos (430 más de lo anteriormente contemplado), lo que supone una efectividad casi nula en la reducción de emisiones.

Los estudios científicos predominantes cuestionan el efecto real de los aparcamientos disuasorios en la reducción del número y duración de viajes en coche allí donde se construyen, planteando que el efecto final es más de llamada de nuevos coches, en personas que no utilizan el transporte público que, supuestamente, deberían promover. Así, para garantizar la eficacia y eficiencia (dado su alto coste) de los aparcamientos disuasorios, estos deben estar ubicados en origen, conectados a la red de Cercanías, autobuses interurbanos o Bus-VAO, y es mucho más eficiente si incorporan abundantes plazas para bicicletas. La ubicación prevista, entre la M-30 y la M-40, hace pensar en un uso muy bajo de los mismos, tal y como ya sucede en los de Avda. Portugal, Miguel Hernández o Ciudad Universitaria. Ha de resaltarse que, en cualquier caso, esta no es una medida que afecte a la Ordenanza de Movilidad Sostenible ni requiera su modificación.

En ningún caso tiene un efecto favorecedor para el tráfico, la calidad del aire y las emisiones la instalación de nuevos aparcamientos en el centro de la ciudad o la promoción de plazas de rotación frente a las de residentes. Por tanto, cualquier nueva instalación, especialmente si se ubica en zonas sensibles, debe ser evitada de forma clara.

Otra medida ya contemplada en la normativa actual, incluida igualmente en Madrid 360, es la posibilidad de **ampliación del SER de residentes en algunos distritos en el exterior de la M-30**. Esta es la medida n.º 6 del Plan A, que establece un sistema de regulación de estacionamiento en destino en áreas exteriores a la M-30.

En esta misma línea cabe citar la **reducción de la tasa SER a vehículos con distintivo ECO (-75%) y C (-20%)**, contemplada en la medida n.º6 del Plan A, que establece penalizaciones y bonificaciones a los vehículos en función de su etiqueta ambiental. En todo caso, esta medida incentivará el uso del automóvil estacionado en superficie, lo que impide la ocupación y el uso del espacio público por las personas, además de aumentar el tráfico de agitación (vehículos en busca de aparcamiento) en el interior de la M-30. Además, frente a la situación actual, duplica la bonificación a vehículos diésel o gasolina tipo C (pasa del 10% al 20%) que, pese a ser menos contaminantes que los vehículos A o B, siguen emitiendo gases nocivos para la salud y gases de efecto invernadero, y suponen un amplio porcentaje dentro del parque circulante. Igualmente se incrementa en un 50% la bonificación de los vehículos ECO (del 50% al 75%) a pesar de que dicha categoría abarca una extensa gama de tecnologías, algunas de las cuales no suponen reducciones en materia de gases de efecto invernadero (como los vehículos de combustión GLP/GNC) e incluso tampoco en sustancias contaminantes como NOx, caso de los 'mild-hybrids' o 'microhíbridos'.

De nuevo, puede citarse como medida ya existente la **duplicación de los estacionamientos para motocicletas y ciclomotores** hasta 21.000. El Plan A en su medida n.º3 ya recoge una ampliación del 30% de las reservas para moto en calzada, permitiendo reducir la oferta de plazas para turismos en superficie y liberando aceras.

De igual forma sucede con la medida propuesta en Madrid 360 de **creación de nuevos carriles Bus-VAO** en colaboración con la Administración Autonómica y Estatal en las vías de acceso a Madrid, priorizando la A-42 / Plaza Elíptica. Esta es una medida de continuidad con el Plan A, que en sus medidas n.º9 y n.º10 contempla la ejecución de vías preferentes para autobuses EMT y plataformas reservadas Bus-VAO en los accesos a Madrid.

A este respecto hay que resaltar que, aunque la implementación de esta medida no requiera de la modificación de la ordenanza, se trata de una actuación de vital importancia para favorecer el transporte público y reducir el uso del coche en Madrid. Sin embargo, a pesar de ser mencionada de forma reiterada, nunca ha sido ejecutada (la construcción de Bus-VAO ya fue planificada en 2008, 2011, 2014 en el PMUS y en 2017 en el Plan A). Tan sólo se ha realizado un carril en 20 años (A-6). Además, no corresponde incluir en la documentación relativa a la modificación de la Ordenanza de Movilidad la construcción de infraestructuras que no corresponden a la competencia municipal.

Otro caso de medida preexistente incluida en Madrid 360 para soportar la revisión de la ordenanza es la **restricción del acceso de vehículos A** en todo el término municipal, para los no residentes en Madrid, incorporando un calendario de restricción progresiva por zonas (desde 2022 el interior del al M-30 a no residentes; desde 2023 incluida la M-30, desde 2024 todo Madrid a no residentes; desde 2025 todo Madrid incluyendo a residentes).

Esta es una medida que ya estaba contemplada en el Plan A (medida n.º17 contempla prohibir la circulación de vehículos sin distintivo en 2025 en todo Madrid), es la única medida que se mejora en la propuesta de Madrid 360, ya que, aunque se mantiene el objetivo fijado en el Plan A para 2025, la nueva medida incorpora un calendario de implantación que compromete a una implantación progresiva. No obstante, cabe señalar que, si bien puede favorecer la renovación de los vehículos más antiguos, su impacto es bajo ya que solo afecta al 17% del parque actual, por lo que, para 2025, el número de vehículos sin etiqueta será residual.



En este sentido cabe citar también la medida de establecer “corredores verdes” de transporte por autobús de alta capacidad y prioridad semafórica (concepto Bus Rapid Transit), en ejes urbanos principalmente ubicados en los distritos de la periferia madrileña. Esta es una medida de continuidad incluida en el Plan A (medida nº.9), que contempla la ejecución de vías preferentes para autobuses EMT con prioridad semafórica reconociendo el concepto Bus Rapid Transit como una opción plenamente válida, equiparable al metro en tiempo y capacidad, con mejor accesibilidad y de mucho menor coste.

La inclusión de medidas preexistentes como nuevas aplica también a la **renovación de la flota de autobuses de EMT a eléctricos** (450 nuevos autobuses). La medida nº.11 del Plan A ya incluye que el 100% de la flota de la EMT sea CERO o ECO en 2025. De hecho, las recientes adquisiciones de nuevo parque móvil han permitido renovar más de la mitad de la flota por modelos ECO y CERO, rebajando la edad media de 9 a 6 años. Sobre esta medida hay que destacar que pese a su valor simbólico, es muy poco efectiva para mejorar la calidad del aire en comparación a los impactos del vehículo privado, ya que los autobuses de la EMT son responsables de menos del 3% de las emisiones totales de NO2 en la ciudad de Madrid.

Otra medida de tipo ejemplarizante que es una continuación de la normativa actual es la renovación de la flota municipal para ser 100% limpia. Esto se contempla en la medida nº.18 del Plan A, que ya incluye las acciones para renovar la flota municipal hacia un parque CERO y ECO. Al igual que la anterior medida (renovación de flota de EMT), esta es una actuación positiva por su ejemplaridad, pero de escaso impacto en el tráfico y la contaminación debido a la baja incidencia de la flota municipal en el total de vehículos que circulan por Madrid.

Igualmente, la medida de crear una aplicación (app) que integre toda la información útil de movilidad y calidad del aire en Madrid es una continuación de la medida nº.21 del Plan A (impulso a las iniciativas de movilidad compartida). La medida es redundante con la aplicación “MaaS Madrid” que integra toda la información de movilidad que ofrecen los diversos operadores de transporte público, taxi, aparcamientos y sharing, disponible para descarga en smartphones.

Asimismo, la medida de distribución Urbana de Mercancías (reservar plazas de carga y descarga y evitar situaciones de ocupación de carga y descarga para evitar la doble fila) es una medida de continuidad con el Plan A, contemplada en su medida nº.14 de optimización de la gestión de las reservas de carga y descarga en la vía pública. La falta de control y vigilancia de las zonas de carga y descarga es un problema endémico de Madrid, en especial en aquellos distritos que carecen de zona SER y por tanto no disponen de sistemas de control de la indisciplina al aparcar.

**En definitiva, un elevado número de medidas propuestas en Madrid 360 no suponen una novedad respecto a la normativa actual por lo que su implementación no requeriría de la revisión de la ordenanza municipal de movilidad por estar ya contempladas en el Plan A de Calidad del Aire. La revisión de la ordenanza asociada a esta consulta pública obedece a la inclusión de medidas regresivas que laminan la ambición y la efectividad de la ordenanza actual como se muestra en las siguientes alegaciones.**

**3. Existen medidas propuestas en Madrid 360 que suponen un incentivo para acceder al centro en coche particular, lo que choca frontalmente con el objetivo de disuasión del uso del vehículo privado, resultando en una regresión respecto a la situación actual.**

Del análisis del documento “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental” puede concluirse que existe un elevado número de propuestas que suponen un directo retroceso respecto a la situación actual y que empeorarán aún más la calidad del aire y la salud de las personas que viven en Madrid. Se trata de medidas que recortarían el impacto de los elementos más ambiciosos y efectivos del Plan A de Calidad del Aire, desoyen las mejores prácticas disponibles en regulación de movilidad urbana sostenible y suponen un incentivo para acceder al centro en coche particular.

Un caso evidente es la medida de **flexibilización de accesos a Madrid Central, permitiendo la circulación de vehículos C con “alta ocupación” (2 ó más ocupantes)** dentro del distrito Centro. Esta medida supone una flagrante regresión en relación con la medida nº.1 del Plan A, que contemplaba un Área Central Cero Emisiones, posteriormente rebajada a una ZBE que dejaba exentos a los coches ECO.

La inclusión de vehículos C (VAO 2+) tendrá graves consecuencias para la calidad del aire y la salud de las personas que viven en Madrid. Igualmente, hasta ahora el Protocolo Anticontaminación consideraba ‘alta ocupación’ los vehículos con tres o más ocupantes, en lugar de dos, lo que supone una nueva regresión.

Además, en la documentación disponible no se especifica en qué forma se va a hacer cumplir esta medida, puesto que las manifestaciones públicas de los responsables municipales indican que los controles serán manuales y aleatorios, al no poder verificar el grado de ocupación del vehículo mediante las actuales cámaras. Esta falta de garantías para la sanción y vigilancia permitirá en la práctica el uso de vehículos C por vehículos ocupados por una sola persona al no poder verificarse manualmente si el vehículo C se dirige a un estacionamiento público. Dado que esta medida resulta más permisiva que la situación previa, no cabe esperar que en ningún caso pueda suponer una reducción de las emisiones o una mejora de la calidad del aire.

Sigue una cuantificación conservadora del incremento de emisiones que produciría esta medida. Según los informes de la UPM para el Ayuntamiento, las emisiones debidas a los vehículos C suponen un 20% del total. Dado que los vehículos ya podían acceder si se dirigían a un aparcamiento, la mayor implicación de esta nueva medida, en la práctica supone permitir atravesar la zona. Se estima que 21.000 coches tendrán de nuevo permitido el acceso a la zona con el único objetivo de atravesarla. De éstos, anteriormente solo 4.176 tenían una ocupación mayor a una persona. Es probable que esta medida incentive una mayor ocupación, si bien, dado que es un tráfico de paso, no debiera tener un impacto muy elevado.

Por lo tanto, se podría deducir que esta medida implicaría entre 5.000 y 6.000 coches más, lo que, dado el nivel actual cercano a la saturación, el volumen es suficiente para que la densidad se eleve en determinadas vías como la Gran Vía, teniendo un impacto notable en el conjunto del ámbito. En términos de emisiones, podría estimarse que implicará un incremento del 10% en los vehículos, lo que supondría cerca del 2% más de emisiones.

Otra medida que supone un recorte a la ambición del plan actual y por lo tanto una regresión en cuanto a las emisiones y la calidad del aire de la ciudad de Madrid es **la equiparación de los comerciantes a los residentes en el distrito Centro**. Esta medida implica incrementar el número de vehículos, y por tanto las emisiones tanto de gases de efecto invernadero como de otros contaminantes ambientales. Dado que en el Plan A en su medida nº. 1 dotaba a los

comercios de un número de permisos mensuales y establecía horarios de carga y descarga según flotas de reparto, esta medida supone una regresión respecto a la situación anterior.

La equiparación de comerciantes a vecinos generará 18.000 desplazamientos diarios adicionales y otorgará el privilegio de acceder a comerciantes sin necesidades de carga y descarga y sin plaza de garaje, aspectos ambos que ya contaban con sus propios mecanismos de autorización.

Esta línea regresiva se acompaña con las medidas relacionadas con los aparcamientos de rebajar las tarifas en el centro o “modular” la oferta para dar más protagonismo a las plazas de rotación, supone una regresión respecto al Plan A, que en su medida número 6 contempla el incremento de plazas de residentes. Además, cabe resaltar que incentivar el aparcamiento atraerá más tráfico y congestión tanto al distrito centro como a su entorno, lo que derivará en un incremento de la contaminación y el ruido.

**En definitiva, en Madrid 360 se incluyen medidas que suponen un incentivo claro y directo para acceder al centro en coche, lo que choca frontalmente con el objetivo de disuasión del uso del vehículo privado recogido tanto en el ‘Plan A’ como en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Madrid (2014) y suponen una regresión en cuanto a la calidad del aire y la reducción de emisiones.**

#### **4. El diluido rol de la bicicleta en Madrid 360 y la promoción del uso de la motocicleta no corresponden con el de una estrategia de fomento de la movilidad sostenible.**

La medida de potenciar el uso de la bicicleta ampliando la red de itinerarios ciclistas y facilitando su uso en vías locales supone una regresión respecto a la situación actual. La bicicleta está contemplada en el Plan A en la medida nº.4, que prevé la mejora y ampliación de la red y la movilidad ciclista, especificando “ampliación de la red ciclista mediante carriles bici segregados, ciclocarriles y carriles bus bici”.

Ya existe un Plan Director de Movilidad Ciclista Revisado (2008+), con una perfecta definición de la infraestructura necesaria para cumplir los objetivos de reparto modal, sin que sea necesario redactar otro plan sino ejecutar el ya existente.

La decisión de **revertir carriles bici** es una medida regresiva en las políticas de movilidad sostenible, que devuelven espacio al vehículo privado y favorecen la contaminación del aire, la contaminación acústica, la emisión de gases de efecto invernadero y la ocupación del espacio público por los vehículos y no por las personas.

El reciente desmantelamiento del carril bici de la Gran Vía de Hortaleza contraviene lo establecido en el Plan Director Ciclista y su Red Ciclista Básica. La mejora de la infraestructura ciclista en ningún caso ha de pasar por su desaparición sino por resolver aquellos aspectos que la hacen deficiente o sensiblemente mejorable. La continuidad, la protección y la comodidad de los carriles bici son principios básicos que no han de obviarse si queremos incentivar el uso de la bicicleta y provocar el cambio modal de medios contaminantes a otros sostenibles. A este respecto la tipología de ciclocarril en ningún caso reúne condiciones adecuadas de uso ciclista, toda vez que persiste las condiciones disuasorias para una práctica ciclista generalizada: falta de seguridad, elevado estrés, sometimiento a las características del tráfico motorizado: atasco, congestión, velocidades excesivas, trenzado, etc.



Las manifestaciones de responsables municipales de “carriles bicis que estorban al tráfico” contribuyen a la falta de concienciación ciudadana en favor de la movilidad sostenible y la salud de las personas y del planeta, incumpliendo su papel como promotores de cambio.

La bicicleta nunca es un estorbo y su fomento requiere de políticas valientes que reduzcan el espacio del coche en favor de los modos sostenibles y la creación de infraestructuras adecuadas (carriles bici segregados, seguros, uniformes, estructurando una red coherente), siendo esta la base que permite que todas las personas (y especialmente las más mayores, las más jóvenes y las mujeres) decidan utilizar la bicicleta como medio de transporte.

Los aspectos que intervienen para una buena promoción de la bicicleta son diversos y deben basarse en **evidencias científicas y experiencias probadas**. Considerar la bicicleta como un vehículo más, despreciando sus verdaderas necesidades de tránsito y características propias, es un error, a veces involuntario, que conduce a su NO desarrollo.

Sin querer extendernos, indicamos brevemente aquellos aspectos necesarios que debiera contemplar un Plan que se presenta como marco de las actuaciones en materia de movilidad sostenible.

- **Cumplimiento del PDMCM** aprobado por unanimidad de todos los grupos políticos en 2008 y actualizado en 2017.
- Promoción en la creación de una **Red Ciclista Básica** construida fundamentalmente por **carriles bici segregados, seguros, directos, debidamente protegidos, homogéneos y fácilmente interpretables** que estructuren adecuadamente todo el territorio y que transiten fundamentalmente por calles y ejes principales. Esta red viene descrita en el Plan Director antes referido.
- Unir la infraestructura existente.
- Complementar esta Red Básica con actuaciones de **desarrollo distrital y barrial**: ejes estructurantes del distrito, atajos interbloques, ciclocalles (no confundir con ciclocarriles), calles 20, 10 y de prioridad peatonal (siempre con permeabilidad ciclista), etc.
- Utilización del actual espacio de calzada para la implementación de esta red ciclista y cambios en el planeamiento que consigan que moverse en bicicleta sea un modo de desplazamiento seguro, eficaz, atractivo, cómodo y **plenamente accesible a toda la población** independientemente de la edad, género y capacidades.
- **Un plazo de ejecución breve** a fin de asegurar al éxito, provocar el máximo cambio modal a favor de la bici y a costa del coche/moto y reducir o eliminar las resistencias que suelen provocar modificaciones en la distribución de uso de la calzada.

- Una extensa red de **aparcabicicletas** en vía pública y establecimientos públicos y el cambio en la normativa urbanística para facilitar la instalación de esta infraestructura dentro de las comunidades de vecinos o fuera (bicibox).
- Promover la mejora del **servicio público de bicicletas** (BICIMAD) complementándolo con bicicletas convencionales (sin asistencia eléctrica).
- Promover la extensión del servicio público de bicicletas (BICIMAD) acompañándolo siempre con la adaptación del viario (**carriles bici**) al objeto de facilitar el uso de todas las bicicletas y perfiles de usuarios.
- Impulsar **cambios en el planeamiento y en el plano normativo** de modo que ir en bicicleta se convierta en lo más rápido, cómodo y fácil de usar. Condicionar el grado de cumplimiento normativo al grado de desarrollo ciclista y su seguridad.
- Impulsar la creación de centros logísticos para promover el desarrollo de la **ciclogística** (Última milla) para el transporte de mercancías.
- **Impulsar medidas de reducción en el** uso del coche, pacificación y creación de zonas de exclusión: entornos escolares, hospitalarios, centros de salud, parques, etc.
- **Colaborar con otras administraciones (autonómica, estado)** para avanzar en la intermodalidad Bici-TP, adaptación del transporte público y de las estaciones, promoción redes ciclistas locales, enlaces interurbanos, mejora de arcenes e impulsar el uso de la bici desde la vertiente turística (cicloturismo) – Rutas Euroveló-, deportiva y de ocio.
- **Promover la organización de actos y debates públicos** a fin de divulgar conocimiento científico e invitar a responsables de otros lugares para que cuenten de primera mano la experiencia de la bicicleta en otros territorios.
- **Programas de ayuda** para la compra y uso de la bicicleta. Planes de movilidad laboral (al trabajo en bici) y escolar (al cole/instituto/universidad... en bici).
- **Campañas y talleres** de la bici

Una adecuada red de carriles bici también facilita el uso de los nuevos modos de la llamada “micromovilidad”: activa: patines, patinetes, monopatinos, Los VMP con motor eléctrico también podrán usarlos siempre que sean compatibles (similares) en potencia y velocidad a las bicicletas.

Sobre la **motocicleta**, la medida de ampliar el horario para acceder a Madrid Central hasta las 00 horas para las motos de reparto supone una regresión en relación con la situación actual, que limita la circulación de motocicletas y ciclomotores no eléctricos a partir de las 22 horas. Hay que

recordar que según la Agencia Europea de Medio Ambiente, las motocicletas y ciclomotores presentan un nivel de emisiones de NOx superior a turismos de gasolina e inferior al diésel.

Por otro lado, la constante equiparación que existe entre bicicletas y motos va en perjuicio de las primeras y por tanto de la movilidad sostenible. El uso mixto y exclusivo de Madrid de los “avanza”, sin considerar la exposición a la contaminación atmosférica y acústica del ciclista por parte de las motos, el uso generalizado de las motos del carril reservado al autobús, también característico de Madrid, o la no consideración del mayor volumen y riesgo de zonas calientes de las motos frente a las bicis en lo que se refiere al aparcamiento, son aspectos de la ordenanza actual y previsiblemente de la futura, que debieran mejorarse. Atender las características de la bicicleta como modo de desplazamiento no motorizado, vulnerable, muy ligero y con potencial de ser usada por la población infantil, adulta y mayor, al margen de sus capacidades (ciclismo inclusivo) es básico si queremos un adecuado desarrollo ciclista.

##### **5. La construcción de nuevas infraestructuras y los programas de apoyo a la renovación del parque móvil facilitarán la entrada de vehículos particulares al municipio de Madrid, especialmente al centro de la ciudad, no contribuyendo a la reducción de las emisiones y de la contaminación.**

Las medidas de construcción de nuevas infraestructuras, que suponen una novedad respecto a la planificación y regulación actual, no puede considerarse que favorezcan la reducción de las emisiones y contaminación, sino que facilitan la entrada de vehículos particulares al municipio de Madrid, especialmente al centro de la ciudad.

Asimismo, el desorbitado coste que pueden tener algunas medidas debe estar equilibrado con los potenciales efectos que ofrecerán. Especialmente los soterramientos, ya que no reducen el tráfico y por tanto tampoco las emisiones. Englobar estas medidas en un Plan Anticontaminación no tiene sentido si no se acompañan de priorización del transporte público.

El soterramiento de la A-5 antes de que acabe la legislatura y ejecución del nudo norte, que no está contemplado en el Plan A, es una medida de muy elevado coste, tanto por su construcción como por el mantenimiento posterior, como sucede en Calle 30. No puede realizarse sin la evaluación previa de su viabilidad técnica, debido a la proximidad de las viviendas, y traslada el problema a la zona previa al soterramiento, como sería en este caso Campamento. En caso de llevarse a cabo, debe realizarse un plan específico que intensifique la prioridad del transporte público, incluyendo la incorporación de un carril Bus-VAO.

En relación con la renovación de parque vehicular (con la aportación de 250 millones de euros en subvenciones a la compra de coches, 5 millones de euros al año a los taxis, 10 millones de euros al año a flotas de carga y descarga, 25 millones de euros anuales a particulares para comprar vehículos 0, ECO o C), sin ser una medida que afecte a la ordenanza, ya ha sido contemplada en el Plan A (aunque no especifique la aportación concreta, como no ocurrirá en la ordenanza).

Además, la subvención y la renovación de flotas no resuelve el problema de la ocupación de espacio, la congestión, el ruido, o la accidentalidad. Tampoco reduce las emisiones si se facilita que usuarios actuales del transporte público se compren un coche propio. Subvencionar la compra de coches nuevos y el consiguiente aumento del parque circulante aumentará también los niveles de congestión viaria.

**6. La medida de creación de dos nuevas líneas gratuitas de autobús eléctrico que den servicio al Distrito Centro no está sustentada en criterios objetivos de oferta y demanda y su impacto ni es significativo, ni está garantizado que sea positivo.**

La medida de creación de 2 nuevas líneas gratuitas de autobús eléctrico que den servicio al Distrito Centro (una de norte a sur y otra de este a oeste), así como una nueva línea circular de bajas emisiones alrededor del distrito Centro es una medida nueva respecto a la regulación y planificación actual, si bien no está sustentada en criterios objetivos de oferta y demanda y su impacto ni es significativo, ni está garantizado que sea positivo.

El Distrito Centro está servido por más de 60 líneas de autobús urbano. No existen problemas de oferta, sino de velocidad comercial y regularidad por la elevada congestión. La reducción del vehículo privado sí facilitaría la velocidad y regularidad, que son los verdaderos incentivos del uso del transporte público.

Experiencias previas en otras ciudades como Tallin o en Madrid con los S.E. de Metro demuestran que el transporte gratuito no reduce el uso del coche, y en cambio capta peatones, ralentizando su servicio.

Además, la estructura del Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM) no permite operar autobuses sin abonar tarifa de servicio. Estos “billetes gratuitos” deberán ser abonados por el Ayuntamiento con cargo a los presupuesto, con un coste de 8 millones de euros al año.

**7. El Plan A de Calidad del Aire se ha mostrado exitoso en la mejora de los indicadores ambientales y goza de un profundo respaldo de la ciudadanía, no estando justificada su modificación.**

La ciudadanía de Madrid ha mostrado un profundo respaldo a Madrid Central y al Plan A de Calidad del Aire, como se pudo constatar en la multitudinaria manifestación celebrada el 29 de junio de 2019, así como en cualquier encuesta al respecto y en la organización social y ciudadana en torno a la Plataforma en Defensa de Madrid Central.

Los datos de calidad del aire muestran que el impacto de Madrid Central ha supuesto una mejoría clara en la calidad del aire en la Ciudad de Madrid. Diferentes informes científicos (Instituto de Salud Carlos III, Universidad Politécnica de Madrid, Universidad Complutense de Madrid, Ecologistas en Acción, Greenpeace), analizando los datos oficiales del Ayuntamiento de Madrid, muestran que en 2019 se ha conseguido una mejora en la calidad del aire superior a todos los registros históricos, siendo tan sólo 2 las estaciones que han superado el valor límite en términos anuales. Los datos muestran que el efecto es especialmente intenso en el centro de la capital, donde se implanta “Madrid Central”, y se expande progresivamente hacia el exterior. Los datos son muy positivos en un año de meteorología adversa, con una diferencia notable respecto a los datos del resto de la Comunidad de Madrid.

Estos estudios cifran en 500 muertes prematuras que produciría el Plan A, por sus efectos en la mejora en la calidad del aire, establecen en un 20% la mejora en el centro de Madrid y en un 10% en el total de la ciudad. No existe ningún informe o investigación que apunte resultados en diferente sentido.

Además, se sitúa en la línea de todas las ciudades europeas que avanzan en el ámbito de la calidad del aire, existiendo más de 300 en Europa, por lo general con superficies mayores de la regulada en Madrid.

Pensamos que no es razonable despreciar medidas que se han demostrado válidas. Algo tan importante como la salud de las personas y la viabilidad de nuestro planeta debiera estar al margen de la contienda política. La reciente Cumbre del Clima es una oportunidad para revalidar y elevar nuestra apuesta por el Medio ambiente. Así lo ha puesto de manifiesto la mayor parte de la clase política. Esperemos que no se quede todo en una declaración de intenciones. Del mismo modo que valoramos las primeras APR's, la Zona de Bajas Emisiones de Madrid Central es un avance que perfectamente puede ser mejorado en lo que se refiere al desarrollo de alternativas y extensión del área afectada. Madrid es escaparate del resto del estado y es muy importante una actitud ejemplarizante. La colaboración con otras administraciones en esta materia debe formar parte de un plan de acción responsable para poner coto al actual desafío climático.

## **8. Existen medidas incluidas en Madrid 360 que no guardan relación con la ordenanza de movilidad y suponen una reducción de la ambición de la normativa actual.**

La sustitución de las calderas de carbón en 2022 supone una regresión respecto al Plan A, ya que su medida nº.23 fijaba en 2020 la eliminación completa de instalaciones de carbón, lo que supone una moratoria para las calderas de carbón de dos años más. Este no es un aspecto relacionado con la ordenanza de movilidad, y pese a sus altas emisiones, la incidencia de las calefacciones es muy baja en el conjunto de emisores locales de NO<sub>2</sub> (5,9%) mientras que el tráfico rodado es responsable del 75% de dichas emisiones.

Asimismo, la sustitución del 50% de las calderas de gasóleo antes de 2027 es una medida nueva, si bien no guarda correspondencia con la Ordenanza de Movilidad Sostenible y está establecida en un plazo muy largo.

Por otro lado, la mejora de la eficiencia y optimización de Valdemingómez supone una continuación del Plan A, que en su medida nº.25 (reducción de emisiones en la gestión de residuos) ya contempla la implementación y optimización de los procesos de gestión de residuos que se llevan a cabo en el complejo tecnológico de Valdemingómez. Esta no es una medida que tenga correspondencia con la Ordenanza de Movilidad Sostenible. De hecho, la mejora de gestión en Valdemingómez no solo debe buscar la reducción de emisiones, sino también frenar el problema de olores y sustancias nocivas para la salud de las personas en el entorno de la planta de tratamiento.

Asimismo, en relación al bosque metropolitano (plantar 100.000 árboles), y pese a no ser una medida que afecte a la ordenanza de movilidad, es una medida nueva en relación con las anteriores y que supone un incremento del 1,75% en el número de árboles de la Ciudad de Madrid. Sin embargo, esta medida no cuenta con financiación, no está integrada o coordinada con el Plan de Infraestructura Verde y Biodiversidad de la Ciudad de Madrid, ni se estima que pueda tener un impacto en la reducción de la contaminación, en la emisión de los gases de efecto invernadero, ni en la contribución a la absorción de CO<sub>2</sub> en los próximos años.



## **9. El procedimiento seguido para la modificación del marco normativo de movilidad desde la actual corporación municipal no respeta los principios básicos de buenas prácticas regulatorias.**

En primer lugar, no se han respetado los procedimientos legales, como muestran la suspensión cautelar de los intentos de paralización de las medidas de protección de calidad del aire por parte de dos juzgados. Además, los intentos de suspensión de Madrid Central por parte del actual Gobierno Municipal han resultado en la reactivación del expediente de infracción al Reino de España por incumplimientos reiterados. Este expediente llevaba desde mayo de 2018 en situación de parálisis ante la activación del Plan A de Calidad del Aire y la puesta en funcionamiento de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central”.

Al mismo tiempo, se está realizando publicidad sobre Madrid 360 cuando no está vigente, contribuyendo a la desinformación y confusión de la ciudadanía, lo que provoca un aumento del tráfico y de las infracciones y por tanto un descenso en la eficacia de las medidas vigentes, como es Madrid Central y el Plan A de Calidad del Aire. Además, las comunicaciones que se han realizado en prensa por parte de los responsables municipales han sido diferentes y en ocasiones incoherentes a lo largo de los últimos meses, lo cual no permite conocer con precisión cuál será el alcance de las medidas.

Por otra parte, se está excediendo el margen de competencias de la Junta de Gobierno para desnaturalizar y reducir el impacto de Madrid Central, como con las medidas aprobadas en la Junta de Gobierno del 26 de diciembre de 2019. En estas medidas se incluye la modificación del perímetro de Madrid Central, amparándose en “motivos de ordenación y mejor gestión de la circulación” sin aportar datos que lo justifiquen, en contra del espíritu de la norma y de la metodología de la limitación al tráfico (“*reducir los recorridos circulatorios actuales*”).

En el mismo sentido, se prorrogan permisos extraordinarios que tenían carácter temporal (vehículos especiales, permisos para actividades comerciales y de hostelería, para acceso a centros escolares, etc.), se extiende injustificadamente hasta las 24 horas el acceso a motos y ciclomotores contaminantes, etc. También resulta injustificable ampararse en la necesidad de “*evitar las confusiones que provocan un elevado número de infracciones*” en lugar de mejorar la información y comunicación, especialmente cuando el propio Ayuntamiento contribuye a la confusión mediante la difusión de medidas que no están aprobadas, como la propia estrategia Madrid 360.

Por último pero no menos importante, no existe información precisa del plazo y del formato para realizar aportaciones a la consulta pública, sin que en los canales de atención del Ayuntamiento hayan podido aportar más información. Asimismo, la documentación que se ha aportado sobre Madrid 360 carece del rigor que se espera para una modificación de una ordenanza. La corporación municipal no ha hecho público un texto en el que se incluyan las propuestas de modificación de cada artículo de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que se pretenden realizar, sino tan sólo consideraciones de carácter general. La única información disponible es la existente es un documento de avance denominado “Avance. Estrategia de Sostenibilidad Ambiental. Madrid 360”.

Por todo lo cual,

## SOLICITA:

1. Que se suspenda modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible hasta realizarse la modelización de cada una de las propuestas, con el fin de evaluar el verdadero impacto y alcance en materia de reducción de emisiones, congestión y demanda modal.
2. Que la modelización se desarrolle manteniendo la metodología utilizada desde hace años, por una entidad con solvencia técnica suficiente y con garantías de objetividad.
3. Que se suspenda la modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible hasta realizarse una propuesta de redacción que precise las modificaciones concretas a realizar en los diferentes artículos de la ordenanza, en lugar de un mero avance general que incluye cuestiones ajenas a la misma.
4. Que se incorpore en el análisis la información existente en relación con el impacto del Plan A y de Madrid Central, y especialmente los estudios e investigaciones mencionadas.
5. Que se suspenda de forma inmediata toda la publicidad sobre Madrid 360 hasta su aprobación definitiva, para evitar la confusión a la ciudadanía.
6. Que se mantengan las medidas de apoyo del uso de la bicicleta contenidas en el Plan Director de Movilidad Ciclista revisado, y especialmente la Red Ciclista Básica, con una red de carriles bici segregados del tráfico motorizado, segura, protegida, uniforme, accesible, continua, atractiva, bien señalizada, de fácil interpretación, cómoda y eficaz, que reduzca el espacio otorgado para vehículos motorizados individuales y nunca en detrimento de peatones.
7. Cambios en el actual planeamiento a fin de potenciar la eficacia y seguridad de los trayectos en bicicleta frente a vehículos motorizados contaminantes: permeabilidad ciclista en zonas de prioridad peatonal; giros, atajos y ciclos semafóricos exclusivos; avanzabicis exclusivo; creación de ciclocalles (no confundir con ciclocarriles), zonas 20, 10, etc.
8. Que se colabore con otras administraciones competentes a fin de crear enlaces ciclistas entre poblaciones vecinas a Madrid. Se promueva desde el Ayuntamiento de Madrid, la creación de un Plan Regional de la Bicicleta, que impulse una Red en la Comunidad de Madrid, el enlace ciclista entre poblaciones vecinas y redes ciclistas locales en los municipios. También la adaptación y comunicación de las estaciones de transporte a la bicicleta, a fin de desarrollar la intermodalidad Bici – Transporte público
9. Una extensa red de aparcabicicletas en vía pública y establecimientos públicos y el cambio en la normativa urbanística para facilitar la instalación de esta infraestructura dentro de las comunidades de vecinos o fuera (bicibox)
10. Para asegurar el carácter seguro, tranquilo e inclusivo de las vías ciclistas, aquellas otras movilidades susceptibles de usarlas serán asimilables en velocidad y potencia a la bicicleta.
11. Que las medidas dirigidas a incentivar el uso y aparcamiento de motocicletas y ciclomotores no reducen la contaminación, los gases de efecto invernadero ni el ruido. Que la consideración de la moto como un vehículo “sostenible” o alternativo es incompatible con su contaminación atmosférica y acústica y debe iniciarse su contención

en las zonas urbanas, sin que puedan en ningún caso ser equiparadas (ni en categoría ni en grado) con las bicicletas u otros modos de movilidad activa. Que los vehículos de gasolina de dos ruedas deben ser sometidos al mismo baremo que los automóviles, incluyendo la limitación nocturna por ruido ambiental.

12. Que el Ayuntamiento se comprometa a la habilitación de forma inmediata de carriles Bus-VAO en las vías de su competencia, como es el caso de la A-1 entre Las Tablas y Plaza de Castilla, sin perjuicio de requerir a las Administraciones Autonómica y Central la construcción de carriles Bus-VAO en las vías de sus respectivas competencias.
13. Que en relación con las nuevas líneas de autobuses contempladas en el Distrito Centro, frente a su gratuidad, se implante el Abono Social y la plena integración tarifaria para garantizar el acceso justo al transporte público, en lugar de medidas parciales que discriminan unos distritos frente a otros.
14. Que se mantengan y prioricen proyectos de autobuses “Bus Rapid Transit”, como el proyecto de M-35 (ya en curso), que dota a los distritos del sur y el este de un eje perimetral de autobús de alta capacidad.
15. Que los aparcamientos disuasorios no se realicen sin informes técnicos previos que garanticen su efecto disuasorio y promotor del transporte público, incorporando un mínimo del 10% del área total de los mismos a estacionamiento de bicicletas, y estén siempre ubicados en origen, conectados a la red de Cercanías, autobuses interurbanos o Bus-VAO.
16. Que no se realice el soterramiento de la A-5 por su elevado coste y por facilitar la entrada de vehículos particulares al centro de Madrid, optando en su lugar por la urbanización de la zona y la conversión en vía urbana.
17. Que, en caso de realizarse, exista una evaluación previa de su impacto medioambiental, la viabilidad técnica en relación con las viviendas próximas, y ante todo se priorice el transporte público, con la incorporación de un carril Bus-VAO en ambos sentidos.
18. Que en ningún caso se incrementen los aparcamientos que produzcan un efecto llamada en el centro de la ciudad, primándose siempre los aparcamientos de residentes frente a los de rotación, y manteniendo una cuota mínima de un 10% de aparcamientos para bicicletas.
19. Que en la normativa urbanística de toda obra nueva de viviendas sea obligatoria la construcción de estacionamiento cerrado para bicicletas, a razón de dos plazas por vivienda.
20. Que en la normativa urbanística de toda obra nueva de centros de trabajo, centros comerciales, instalaciones industriales o centros educativos sea obligatoria la construcción de estacionamientos para bicicletas, a razón de dos plazas por 100 m<sup>2</sup> de superficie útil del edificio.
21. Que en la normativa urbanística para todos los centros de trabajo, centros comerciales, instalaciones industriales o centros educativos existentes, en caso de que cuenten con aparcamiento, sea obligatoria la conversión del 10% de la superficie del mismo a estacionamiento de bicicletas.

22. Que en la normativa urbanística de toda obra nueva de estaciones de transporte e intercambiadores, sea obligatoria la construcción de estacionamientos cerrados para bicicletas, a razón de 10 plazas por cada 100 pasajeros del total de capacidad diaria estimada de tránsito de la instalación. Para las estaciones de transporte e intercambiadores ya existentes, si las mismas cuentan con estaciones de vehículos será obligatoria la conversión del 10% de la superficie total del aparcamiento existente a estacionamiento de bicicletas.
23. Que en la normativa urbanística de toda obra nueva de estaciones de transporte e intercambiadores, sea obligatoria la construcción de estacionamientos cerrados para bicicletas, a razón de 10 plazas por cada 100 pasajeros del total de capacidad diaria estimada de tránsito de la instalación. Para las estaciones de transporte e intercambiadores ya existentes, si las mismas cuentan con estaciones de vehículos, será obligatoria la conversión del 10% de la superficie total del aparcamiento existente a estacionamiento de bicicletas.
24. Que se creen centros logísticos de reparto para promover la distribución de mercancías en bicicleta – ciclogística (última milla)
25. Que no se subvencione con dinero público la compra de vehículos, y en ningún caso la compra de vehículos de combustión o que no impliquen la sustitución de un vehículo menos contaminante. Frente a la incentivación de la compra de vehículos particulares, que suele ser utilizada por las personas con rentas más altas, es preferible subvencionar vehículos de alta intensidad de uso (transporte público o flotas de reparto) y la incentivación de la baja del vehículo particular con la gratuidad del transporte público por un periodo plurianual u otras fórmulas alternativas (como la T-Verde de Barcelona, que concede 3 años de transporte público a aquellos conductores que den de baja su vehículo actual) o la compra de bicicletas
26. Que se mantenga la medida de restricción de los vehículos A con el calendario previsto en la norma, ampliando el calendario fijando fechas para los vehículos contaminantes B y C en años posteriores.
27. Que se mantengan las medidas de renovación de la flota municipal y de la EMT, tal y como se contempla en el Plan A, por su valor simbólico, pese a su escaso valor en impacto real en contaminación y gestión del tráfico.
28. Que antes de crear una aplicación (app) que integre toda la información útil de movilidad y calidad del aire en Madrid se busque la eficiencia de los recursos a través de la revitalización y mejora de la aplicación existente “MaaS Madrid”.
29. Que se mantengan y desarrollen las medidas de optimización de la gestión de las reservas de carga y descarga en la vía pública ya existentes, reforzando la vigilancia para garantizar la disponibilidad de estas zonas y sancionar las conductas inadecuadas, como el estacionamiento en los carriles BUS, y sin que esto requiera una modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible.
30. Que en las medidas establecidas en el Avance de Estrategia Madrid 360 relacionadas con la incineración de residuos en la Planta de Valdemingómez, se mantengan los compromisos establecidos en la Estrategia de Residuos de la Ciudad de Madrid que implican la reducción de la incineración al 50% en 2022 y la finalización en 2025.

31. Que se mantenga, pese a su falta de correspondencia con la Ordenanza de Movilidad Sostenible, la medida relacionada con el bosque metropolitano (plantar 100.000 árboles), previo informe de viabilidad y adecuación al Plan de Infraestructura Verde y Biodiversidad, así como estableciendo medidas de precaución para evitar la repetición de experiencias de “plantar árboles” que fracasan al no disponer el municipio de suelo público adecuado para la creación de masas forestales y las garantías de adecuación y mantenimiento futuro.
32. Que no se acepte la importación de basura desde otros municipios, como es el caso de los residuos de la Mancomunidad del Este debido al agotamiento del vertedero de Alcalá de Henares.
33. Que queden sin efecto las medidas adoptadas en la Junta de Gobierno del 26 de diciembre de 2019 en relación con Madrid Central prorrogando y ampliando permisos, prorrogando el horario de acceso de motocicletas y ciclomotores, etc.
34. Que la protección a la salud y calidad de vida de las personas que viven y/o transitan en Madrid prevalezca sobre los intereses económicos, comerciales o publicitarios de grupos minoritarios.
35. Que en ningún caso se apruebe ninguna medida relativa al acceso, estacionamiento y circulación en las Zonas de Bajas Emisiones “Madrid Central” que suponga un incremento de la intensidad de tráfico y del nivel de contaminación del aire.
36. Que se realicen de forma inmediata los estudios e informes técnicos necesarios para la creación de nuevas Zonas de Bajas Emisiones en la Ciudad de Madrid, tanto de forma colindante a “Madrid Central”, como en otros puntos de la Ciudad de Madrid, incluyendo los distritos periféricos, donde se acumulen altos niveles de contaminación del aire y altas intensidades de tráfico, incorporando en las mismas las correspondientes medidas de refuerzo del transporte público e incentivación del uso del mismo.
37. Que todas las alegaciones expresadas se tengan por presentadas en tiempo y forma, y se admitan al trámite de consulta pública mediante este escrito de alegaciones, incorporándose su contenido en la modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible.
38. Que se facilite un encuentro personal en el que poder debatir con mayor detenimiento y precisión toda la argumentación que sustentan las opiniones expresadas en el presente escrito.
39. Que se nos comunique cualquier avance, modificación, o actuación del presente procedimiento, facilitándose mi participación posterior, y especialmente cuando se disponga de la adecuada modelización de cada una de las medidas a aprobar.

En Madrid a 20 de enero de 2020

## **ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID**