



RR

**Alegaciones a la Modificación Puntual del Plan General de
Ordenación Urbana de Madrid de 1997. Área de Planeamiento
Específico A.P.E. 02.27 "Nuevo Mahou-Calderón". Distrito de
Arganzuela (Nº Expediente 135/2016/00680)**

Madrid, 2 de Mayo de 2017

El presente escrito recoge las alegaciones elaboradas por diferentes asociaciones y vecinas particulares en relación al planeamiento urbano denominado "Nuevo Mahou-Calderón", dentro del plazo legal de alegaciones señalado, y tras finalizar el proceso de participación promovido por el Área de Desarrollo Urbano Sostenible (DUS) y la Junta Municipal del Distrito de Arganzuela.

En primer lugar, nos gustaría agradecer la iniciativa de impulsar una fase participativa, previa a la legal de alegaciones, en la que pudieran proponerse mejoras sobre el borrador inicial del proyecto. Valoramos muy positivamente la involucración de vecinos y asociaciones —de dentro y fuera del Distrito de Arganzuela— en este proceso, así como la de los distintos colegios profesionales, universidad y federaciones de asociaciones interesadas en el desarrollo de esta Modificación Puntual del PGOUM. Asimismo, queremos agradecer la predisposición del equipo redactor del proyecto para atendernos (respetando siempre las estrictas cláusulas de confidencialidad firmadas con sus clientes, promotores del proyecto).

El proceso de participación del "Nuevo Mahou-Calderón" supone un paso importante en el modo en que la ciudad de Madrid decide sobre sus nuevos desarrollos urbanos. Sin embargo, se encuentra lejos de ser un "proceso modélico". Entendemos que la participación no admite la valoración dual que le atribuye la memoria del proyecto, es decir, no tiene

sentido decir que «se ha celebrado un proceso de participación ciudadana»¹ (frente a «no se ha celebrado...») y quedarse ahí. La participación debe evaluarse en un gradiente de continuidad, al modo de una escalera² por la que se asciende progresivamente a medida en que se tienen en cuenta a los actores significativos, se pone a su disposición un acceso adecuado a la información (la misma para todos) y cuentan con capacidad real para tomar decisiones sobre sus propuestas³. En este sentido, al proceso de participación del "Nuevo Mahou-Calderón" le han quedado algunos peldaños por subir. Así, se queda en reconocer a los ciudadanos su derecho a ser consultados, pero les facilita una información muy limitada sobre el proyecto y se guarda celosamente la más crítica para los promotores, esto es, la referida al *cálculo de la edificabilidad del ámbito* —indicador básico para conocer la rentabilidad privada del proyecto— que ha sido acordada mediante negociaciones previas entre los promotores y el Ayuntamiento⁴.

De este modo, al igual que sucediera con el proyecto anterior⁵, la edificabilidad funciona como *variable independiente*, que garantiza la *rentabilidad privada*, pero condiciona negativamente al equipo redactor en el diseño del proyecto para atender las propuestas realizadas desde la ciudadanía, muchas de las cuales buscan garantizar su *rentabilidad social*.

De forma que la edificabilidad actúa como un elemento preestablecido que condiciona por completo el diseño del nuevo barrio: tanto en el número de viviendas, como en las alturas de las edificaciones, como, finalmente, en los espacios disponibles para la implantación de nuevas dotaciones públicas o la ampliación y mejora de las existentes. Siendo este aspecto de vital importancia dado que las dotaciones escolares actuales son insuficientes y están claramente por debajo de los estándares establecidos legalmente en relación con la población a la que deben dar servicio. Déficit que se verá inevitablemente agravado con la presencia de 1.300 nuevas familias residiendo en el nuevo barrio. Si la edificabilidad

¹ Informe propuesta relativo a la aprobación inicial de la Modificación Puntual del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid para la creación del Área de Planeamiento Específico 02.27 "Nuevo Mahou-Calderón" y delimitación de unidad de ejecución única. Distrito de Arganzuela, pág. 1 (doc. expediente 135 INFORME APROBACION INICIAL.pdf).

² La metáfora de la "escalera de la participación" la acuñó Sherry R. Arnstein en un artículo de 1969 [«A Ladder of Citizen Participation.» *Journal of the American Planning Association*, 35 (4): 216-224] donde se muestran las trampas de un análisis simplista de los procesos de participación.

³ Desde un punto de vista formal, pero significativo, en las dos Mesas de Audiencia Pública celebradas en la Casa del Reloj en Julio y Septiembre de 2016, en la mesa que las presidía había representantes del Ayuntamiento y de los promotores, pero faltaban los de las asociaciones ciudadanas.

⁴ Mediante un cálculo oculto, reflejado vagamente en el proyecto, que «[e]stabece una edificabilidad máxima que se deduce de una densidad de viviendas media en relación con las menores y mayores de los barrios que la rodean.» (doc. expediente 133 RESUMEN EJECUTIVO EXPRESIVO.pdf, pág. 3). El detalle recogido en la *Memoria de Modificación Puntual del Plan General* tampoco aclara nada: «[u]n punto intermedio entre los menores valores de los Cármes [57 Viv/Ha] y los mayores de Comillas [163,2 Viv/Ha] es el de 75 Viv/Ha.» (págs. 25-26, doc. expediente 011 MEMORIA MODIFICACION PUNTUAL PLAN GENERAL.pdf).

⁵ APR 02.21 "Mahou-Vicente Calderón", actualmente paralizada por resoluciones judiciales a instancia de Ecologistas en Acción y la Asociación Señales de Humo.

establecida se puede justificar por la necesidad de que el desarrollo urbanístico pueda ser rentable para los promotores, una vez asumidas y cumplidas las correspondientes cargas urbanísticas, lo cierto es que en ningún momento se ha justificado documentalmente, ni se ha informado a los vecinos y asociaciones de cuáles son estos números. En conclusión, esta carencia de información y de justificación de la edificabilidad supone una seria merma de la eficacia y bondad del proceso participativo y una seria duda acerca del cumplimiento, por parte de esta modificación puntual del PGOU del mandato constitucional establecido en el Art. 47:

«La comunidad participará en las plusvalías que genere la acción urbanística de los entes públicos.»

Y en el Art. 103.1 de la misma:

«La Administración Pública sirve con objetividad los intereses generales.»

Así como en el Art. 3 del *Real Decreto Legislativo 7/2015, texto Refundido de la ley de Suelo y Rehabilitación Urbana*:

«1. Las políticas públicas relativas a la regulación, ordenación, ocupación, transformación y uso del suelo tienen como fin común la utilización de este recurso conforme al interés general y según el principio de desarrollo sostenible, sin perjuicio de los fines específicos que les atribuyan las Leyes.»

«3.c. Mejorarán la calidad y la funcionalidad de las dotaciones, infraestructuras y espacios públicos al servicio de todos los ciudadanos y fomentarán unos servicios generales más eficientes económica y ambientalmente.»

Y, finalmente, en lo establecido en el Artículo 3, "Principios Rectores y Fines de la Ordenación Urbanística" de la *Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid*.

«1. Son principios rectores de la ordenación urbanística:

a) Los previstos en los arts. 45, 46 y 47 de la Constitución.

b) El de subordinación al interés general de toda la riqueza, cualquiera que sea su forma y titularidad, garantizando la utilización sostenible del territorio y la cohesión social.

d) El de participación ciudadana. En la formulación, gestión y ejecución de la actividad urbanística, la Comunidad de Madrid y los Ayuntamientos deberán fomentar e impulsar la participación, así como velar por los derechos de iniciativa e información de los ciudadanos y de las entidades que les representan.

A tal efecto, garantizarán el acceso de los ciudadanos, en los términos legalmente establecidos, a los documentos que integran los instrumentos de planeamiento y ejecución, durante el proceso de su redacción y con posterioridad a su aprobación.

2. Son fines de la ordenación urbanística:

a) El uso racional del recurso natural del suelo de acuerdo con las necesidades colectivas, públicas y privadas, presentes y futuras previsibles, y en el marco de la ordenación del territorio.

b) La configuración y organización espaciales de la vida individual y social de modo que proporcione a ésta, en condiciones de desarrollo sostenible, el medio ambiente urbano y rural más adecuado para su desenvolvimiento conforme al orden de derechos, intereses, valores y bienes jurídicos reconocidos y protegidos por la Constitución.

c) El aseguramiento, en el medio urbano, de la suficiencia y funcionalidad de los espacios, equipamientos, infraestructuras y servicios públicos y sociales en relación con las edificabilidades y los usos restantes; una densidad adecuada al bienestar individual y colectivo; una distribución territorial razonable de los usos y actividades, que permita un desarrollo armónico efectivo de las dimensiones de la vida humana relativas a la residencia, el trabajo, la educación, la cultura, la sanidad, el bienestar social, el ocio y el deporte y evite en todo caso las concentraciones que repercutan negativamente en la funcionalidad de los espacios, equipamientos, infraestructuras y servicios públicos y la fluida movilidad y comunicación.»

En definitiva, consideramos que estos principios legislativos no se han respetado en la modificación propuesta y por ello nos vemos obligados a ser muy críticos con su contenido, puesto que la misma adolece de los defectos y carencias que a continuación se detallan.

Así, por poner un ejemplo, no es cierto que «tras el análisis de las dotaciones realizado y conocidas las opiniones de los AMPAS del IES “Gran Capitán” y del CEIP “Tomás Bretón”, así como de las Asociaciones Vecinales del ámbito, se ha considerado necesaria una ampliación de dichos espacios dotacionales educativos existentes en el ámbito creando dos parcelas de equipamiento (Parcela EQ.1 y EQ.2) que podrían cumplir este objetivo.»⁶ En primer lugar, porque no es correcto decir que el CEIP "Tomás Bretón" y el IES "Gran Capitán" están en el ámbito cuando, formalmente, se encuentran excluidos de éste. Como tampoco es correcto decir que la superficie asignada a los espacios dotacionales educativos surge de un análisis *ex novo*. Como se recordó en un escrito anterior, presentado durante el proceso de participación⁷, la superficie total destinada a la ampliación de los centros

⁶ Doc. expediente 133 RESUMEN EJECUTIVO EXPRESIVO.pdf, pág. 5.

⁷ Valoración del proyecto de Plan Parcial APR 02-21 Mahou-Vicente Calderón presentado en la Mesa de Audiencia Pública (12 de Julio de 2016) y visita al barrio del equipo redactor del proyecto, dirigido por D. Enrique Bardají (26 de Julio de 2016), de fecha 01/08/2016, presentado a la oficina de registro el 02/08/2016 con nº de anotación 2016/778073.

educativos estaba ya estaba prevista en el APR 02.21 "Mahou-Vicente Calderón" de 2014. El nuevo proyecto únicamente realiza un *reparto de esa superficie* y pondrá a disposición de la Consejería de Educación dos parcelas dotacionales de equipamiento público básico: la parcela EQ.1, de 2.574,56 m² (para ampliar el IES "Gran Capitán") y la parcela EQ.2, de 6.468,55 m² (de ampliación del CEIP "Tomás Bretón"). Pero la superficie total que prevé el APE 02.27 para equipamientos escolares (9.043,11 m²) es casi idéntica a la que asignaba el APR 02.21 solamente para el CEIP "Tomás Bretón" (9.011 m²). Finalmente, las necesidades de ampliación detectadas durante el proceso de participación se concretaron a través de una nueva parcela de equipamiento público básico (EQ.4), de titularidad municipal, que se proyecta *a costa de invadir amplias zonas verdes*, ya que, como señalábamos antes, *el coeficiente de edificabilidad es una variable independiente*.

Demostradas las limitaciones introducidas por un coeficiente de edificabilidad previamente fijado, cabe destacar también otra limitación al proceso de elaboración del APE 02.27: la falta de alternativas para eliminar el actual acceso a la M-30 Norte a través de la calle de San Epifanio.

Estos condicionantes no nos impiden reconocer las mejoras generadas por el proceso de participación ciudadana que, pese a sus evidentes limitaciones, ha logrado introducir cambios significativos gracias, en buena medida, a las aportaciones de las vecinas y asociaciones que han concurrido en él.⁸

Dichas mejoras, sin embargo, son insuficientes. Ello nos anima, al tiempo que hacemos las presentes alegaciones, a seguir haciendo propuestas alternativas que mejoren el proyecto y reduzcan parte de sus disfuncionalidades. Algunas de estas propuestas reelaboran las recogidas en escritos anteriores en poder de la Administración, promotores y equipo redactor del proyecto⁹ y, en todo caso, *no modifican la edificabilidad del proyecto*. De la lectura de la documentación recogida en el expediente, no encontramos ninguna razón objetiva para que, tras su pertinente estudio, no sean incluidas en el texto de la Modificación del Plan General de Ordenación Urbana para la creación del Área de Planeamiento Específico 02.27 "Nuevo Mahou-Calderón".

⁸ Recogidas fielmente en las págs 31-35 del doc. expediente *MEMORIA MODIFICACIÓN PUNTUAL PLAN GENERAL.pdf*.

⁹ Además del citado en la nota 7, se encuentran en los siguientes escritos: *Propuestas sobre el Plan Parcial APR 02-21 Mahou-Vicente Calderón presentadas por la AV Pasillo Verde-Imperial, AMPA CEIP Tomás Bretón y AMPA IES Gran Capitán, entregadas en la Mesa de Audiencia Pública (Junta Municipal de Arganzuela, 12 de Julio de 2016)*, registrado el 13/07/2016 con nº de anotación 2016/0711629; y en la *Propuesta de acceso seguro desde el I.E.S. "Gran Capitán" a las pistas deportivas proyectadas en el nuevo Plan Parcial Mahou-Calderón*, de fecha 23/01/2017, registrado el 24/01/2017 con nº de anotación 2017/67695.

I. Un mejor reparto de la edificabilidad

Una de las disfuncionalidades generadas por un coeficiente de edificabilidad introducido como variable independiente se refleja en el reparto inadecuado de la edificabilidad. Seguidamente, realizamos un análisis detallado de la opción elegida en el proyecto para el diseño de los bloques de viviendas, proponiendo un *reparto alternativo de la edificabilidad* que palía sus efectos adversos, todo ello *sin modificar el coeficiente de edificabilidad*.

I.1. Análisis del *Estudio de soleamiento*¹⁰

El estudio de soleamiento al que hace referencia el epígrafe adolece, en nuestra opinión, de varios defectos:

a. En su punto 1 se declara haberlo elaborado «agotando [...] la edificabilidad por manzana.» Sin embargo, a la vista del Plano con indicación por código de colores de las fachadas orientadas según los distintos arcos solares (pág. 3), se observa que, al contrario de lo proclamado al principio, no se está contemplando la máxima edificabilidad posible. Así, por ejemplo, el estudio de soleamiento deja sin edificar sendos pasillos que, de norte a sur, dividen en dos tanto la parcela RC.1 como la RC.2, cuando dichos espacios son superficie edificable tal y como se describe en las respectivas *fichas de determinaciones volumétricas y parámetros generales*.

b. Si ya la metodología es dudosa en cuanto a la superficie, caben razonables sospechas acerca de su fiabilidad en lo referente a las alturas de los edificios proyectados. Solamente conociendo los datos objetivos y las cifras exactas con los que se ha elaborado el presente estudio de soleamiento, puede valorarse su rigor metodológico y los resultados que arroja o, lo que es lo mismo, descartar que se esté llegando a conclusiones muy optimistas o directamente falaces.

c. El estudio citado tiene como objetivo simular y analizar el soleamiento de los nuevos edificios proyectados, pero se desentiende de los que llevan décadas construidos en su entorno (Pº Imperial, Pº de los Pontones, etc.). Es de justicia tener en consideración también el impacto que puedan ejercer las viviendas planificadas sobre las ya existentes, por lo que sigue pendiente de elaboración el cálculo sobre cómo afectarán las nuevas alturas a los inmuebles de alrededor, esto es, los que ya no se pueden modificar.

Por todo lo anterior, y tratándose de un proyecto de tanta envergadura, cabe exigir un estudio de soleamiento riguroso, exhaustivo y de primera calidad, tal y como prometió que se haría el Delegado del Área de DSU, D. José Manuel Calvo.

¹⁰ Doc. expediente 124 DOP ANEXO I ESTUDIO SOLEAMIENTO.pdf.

I.2. Análisis de las *determinaciones volumétricas*¹¹

La Memoria Modificación Puntual Plan General, en su punto 6.1.4.¹², da cuenta de la evolución de la ordenación como consecuencia de la participación ciudadana. Aunque se han tomado en consideración diversas aportaciones vecinales, todavía cabe introducir algunas mejoras, que pasamos a detallar a continuación.

Las cotas más altas de todo el proyecto "Nuevo Mahou-Calderón" se hallan en la plaza de Francisco Morano y el Pº de los Pontones, lugares ambos situados por encima de los 600 msnm. Paradójicamente, es ahí —lados N y NE— donde se ha autorizado la construcción de los edificios más altos de la parcela RC.1, de 7 alturas más ático. Sin embargo, a ambos lados del vértice SO de esa misma parcela, donde la cota es más baja (592,50 msnm), los edificios está previsto que tengan sólo 6 plantas más ático. Las nuevas construcciones, por lo tanto, en lugar de compensar el desnivel del terreno, lo acentúan.

Si se invirtieran las alturas de las edificaciones, es decir, si no construyeran los edificios más altos donde más alto es ya el terreno, solo se obtendrían ventajas. A saber:

a. Se evita oscurecer, y privarles del sol que ahora disfrutan, a los vecinos que ya viven en los números pares del Pº de los Pontones y los impares del Pº Imperial.

b. No se perjudicaría a los habitantes de los nuevos edificios, puesto que ellos conocerán de antemano las características de todas las viviendas y, de acuerdo a ello, elegirán la que más les convenga.

c. Si en la zona más cercana al río, la de cota más baja del ámbito, se construyen torres más altas y, al contrario, si para el sector más alto se reservan los inmuebles más bajos, se dotará a todos los habitantes de la parcela RC.1 de condiciones de habitabilidad similares. El propio desnivel del terreno equilibraría las alturas de los edificios que contiene, lo cual daría un aspecto más homogéneo a las construcciones y oportunidades de soleamiento más homogéneas para todos.

Por tomar otro ejemplo: en la parcela RC.2 , entre el punto más alto (NE) y el más bajo (SO) hay 10,88 metros de desnivel. Dado que en esa superficie conviven edificios de alturas diversas (5 + ático, 6 + ático, 7 + ático y 12 pisos), sería razonable reordenarlos siguiendo la misma pauta de contrarrestar la caída hacia el río con el número de plantas construidas. Por los mismos motivos que ya se expusieron en relación a la parcela RC.1, tiene más sentido levantar el inmueble de 6 + ático en la esquina NE y dejar para la SO uno de 7 + ático o el de 12.

¹¹ Ver índice de las fichas de *determinaciones volumétricas* en la doc. del expediente 070 DOP *INDICE FICHAS DETERMINACIONES.pdf*.

¹² pág. 31 ss, doc. expediente 011 MEMORIA MODIFICACION PUNTUAL PLAN GENERAL.pdf.

I.3. Respetar el *Manual de Buenas Prácticas*

Vistos los edificios de 7 plantas más ático que se han proyectado hacia el Pº de los Pontones y el Pº Imperial en las ya examinadas parcelas RC.1 y RC.2, queda patente que el actual Plan está desatendiendo, por no decir ignorando, el *Manual de buenas prácticas*¹³, que el propio Ayuntamiento de Madrid redactó con la declarada intención de llevarlo a la práctica.

En las páginas 57-59 del *Manual* se recomienda que la separación entre las fachadas de orientación sur sea 1,7 veces la altura de edificación, de manera que se garantice la entrada del sol invernal. Sin embargo, esas buenas intenciones no se están observando ni aplicando. Bien es verdad que se trata de recomendaciones y no de normas; sin embargo, en la Mesa de Audiencia Pública que mantuvo el Ayuntamiento de Madrid con los vecinos de la zona el pasado 12 de julio, D. José Manuel Calvo del Olmo, Delegado del Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible, se comprometió en público a cumplir no sólo la normativa vigente, sino también el *Manual de Buenas Prácticas*, y dio su palabra de que todos los trabajos se harían siguiendo las directrices de dicho *Manual*.

I.4 Repartir mejor la edificabilidad en todo el ámbito

Afortunadamente, como quedó expuesto en los puntos anteriores, ejecutar este Plan y a la vez hacer efectivo el *Manual de Buenas Prácticas* es aún posible. En lo que respecta a las parcelas analizadas aquí, la RC.1 y la RC.2, basta con reordenar la ubicación de los edificios planificados dentro de cada una de ellas, sin que por ello se vea afectada ni modificada la superficie edificada.

De igual modo, sería conveniente tratar de repartir la edificabilidad en todo el ámbito, incrementando las alturas en los edificios más cercanos al río.

II. Un nuevo análisis y diseño de la movilidad urbana

Este apartado se centra en analizar el *Estudio de tráfico y Movilidad* propuesto en el APE 02.27¹⁴ fijándose especialmente en dos aspectos. Por un lado, analizando los modos de transporte del ámbito. Y, por otra parte —tal y como explicamos en la introducción—,

¹³ *Buenas prácticas en arquitectura y urbanismo para Madrid. Criterios bioclimáticos y de eficiencia energética*, disponible en https://www.google.com/url?q=http://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/UrbanismoyVivienda/Vivienda/Buenas%2520pr%25C3%25A1cticas%2520en%2520Arquitectura%2520y%2520Urbanismo.pdf&sa=D&ust=1493761560125000&usg=AFQjCNHsJX3bhQw_Ldr5RsZfo6MbH1RUKA (consultado el 02.05.2017)

¹⁴ Salvo indicación en contra, los números de página, figuras y datos se refieren al *Estudio de tráfico y Movilidad para la Zona Mahou – Vicente Calderón* (doc. expediente 127 DOP ANEXO IV TRAFICO.pdf).

analizando cómo influye la existencia de una entrada a la M-30 Norte en el interior del ámbito y de qué modo se pueden corregir o paliar sus efectos nocivos.

En primer lugar, debemos señalar que los redactores del *Estudio de transporte y Movilidad* parece que no tienen muy clara cuál es el área objeto de su estudio. Así, en las figuras 4 de la pág. 7 (“Localización de la parcela”) y 28 de la pág. 25 (“Localización de estaciones de Cercanías”) se señala como “Parcela en Estudio” la delimitada por el Pso. de los Melancólicos desde la Gta. de las Pirámides, la calle Alejandro Dumas, el Pso. de los Pontones y el Pso. Imperial. Este hecho nos parece especialmente significativo, ya que demuestra cuál es el área de desarrollo de preferencia para los promotores del proyecto, esto es, aquella que, dentro del ámbito, concentra el mayor número de viviendas para la venta.

II.1 Impulsar modalidades de transporte distintas del coche

Uno de los principales indicadores para conocer la situación actual y prevista para el ámbito son las plazas de aparcamiento. Con ellas iniciaremos nuestro análisis.

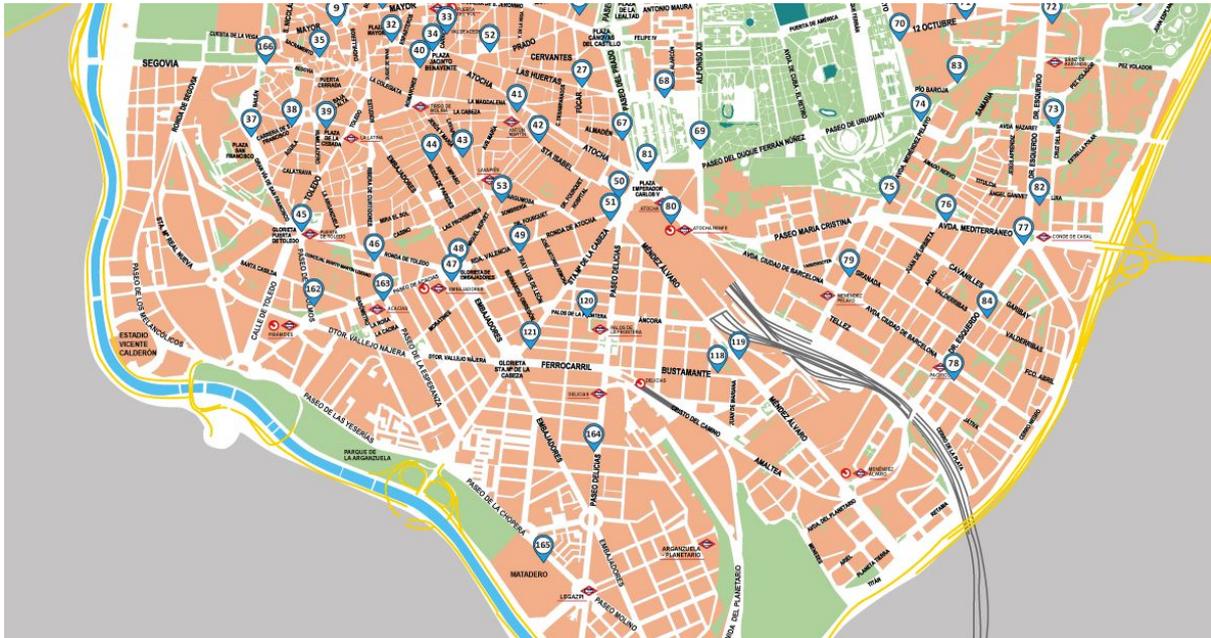
En el apartado “2.2. Características del Aparcamiento” (págs. 11-13) no se dice nada sobre la actual prohibición de aparcamiento en días de espectáculo, indicada mediante señalización vertical a lo largo de amplios tramos en numerosos viales del ámbito. Esta prohibición, claramente visible para cualquiera que pasee por la zona, ha supuesto durante muchos años un perjuicio importante para las vecinas, ya que ha limitado sus opciones de aparcamiento en la zona SER (si no alguna multa cuando no se puede estar al día del calendario de los espectáculos y se lleva el coche la grúa).

Aunque este mismo apartado señala el número de plazas de aparcamiento existente en el entorno para motocicletas (3 en el Pso. de la Virgen del Puerto), no hace ninguna propuesta sobre el número de plazas necesarias para este tipo de vehículos que, a falta de plazas de aparcamiento, invadirán las aceras destinadas al tráfico peatonal en el ámbito.

De igual modo, también olvida considerar las facilidades de aparcamiento para bicicletas, teniendo en cuenta su número según estándares¹⁵, dato indispensable para valorar su posible instalación. ¿Hay aparcamientos para bicicletas en el ámbito? ¿Están previstos en el futuro? Así, aunque el *Estudio de tráfico y Movilidad* recoge en los datos de aforos el uso de la bicicleta (pág. 38) y señala la existencia de un carril bici en el Pte. de San Isidro (pág. 8), ignora la existencia de otros carriles bici en el entorno, como el que discurre

¹⁵ El servicio público de alquiler de bicicletas (BiciMAD) incumple su propio estándar. Según se señala bajo el enlace al plano de estaciones, «[h]ay una estación cada 300 metros, escoge la más cercana» <<https://www.bicimad.com/>> (consultada el 02.05.2017).

tangencialmente al ámbito desde el Pso. de Vallejo Nágera hasta la c/ de Sta. M^a la Real de Nieva.¹⁶



Plano de Estaciones BiciMAD. Los puntos rotulados señalan la ubicación de las estaciones de alquiler.

Al olvidar estos datos, se desprecia, incomprensiblemente, la realidad de estas dos modalidades de transporte, ciñéndose únicamente a analizar los requisitos que garantizan el estacionamiento y tránsito de coches. Así, en el plano de BiciMAD¹⁷ reproducido más arriba, puede comprobarse que este servicio público tiene abandonados a los vecinos de las zonas de transporte del ámbito (079-02-025) y entorno (079-02-024, 079-02-026 y 079-02-027).¹⁸ Traducido a la denominación de los barrios del Distrito de Arganzuela: no existe ni un sólo punto de servicio de BiciMAD en el B^o de Imperial, y sólo hay 4 en la parte norte del B^o de Acacias. El resto del Distrito de Arganzuela, como puede comprobarse en el plano, no corre mejor suerte.

Pedimos, por tanto, que se potencie el uso adecuado de otras modalidades de transporte distintas al coche privado, incluyendo el diseño de aparcamientos específicos para bicicletas y motos para respetar el uso peatonal preferente de las aceras, así como el diseño de nuevas vías ciclistas que, articulando las ya existentes, favorezcan el uso seguro de este medio de transporte. Asimismo, como se recuerda más adelante, el APE 02.27 debe

¹⁶ El carril bici de la c/ de Toledo, entre la Gta. de Pirámides y la Pta. de Toledo es de reciente creación y no se considera, pero parece lógico que se haga ahora con la revisión que pedimos del *Estudio*.

¹⁷ Detalle del mapa de estaciones BiciMAD, disponible en <<https://u.bicimad.com/mapa>> (consultado el 02.05.2017).

¹⁸ Para identificar las zonas de transporte, ver la figura 29 “Zonificación de transportes en el entorno de la actuación.”

recomendar la instalación de nuevos puntos de servicio del alquiler público de bicicletas de la EMT (BiciMAD).

II.2 Conclusiones erróneas sobre modalidades de transporte que privilegian el coche

Como hemos podido comprobar anteriormente, la bicicleta no se considera como un elemento para conformar el tráfico futuro en el ámbito, como tampoco se considera el caminar como un medio de transporte real. En el análisis que hace el *Estudio de transporte y Movilidad* se habla de la modularidad del transporte, pero la urbanización del ámbito no se orienta decididamente para favorecer estos dos medios de locomoción. En muchas ocasiones ha sido a través de la presión vecinal (de vecinas particulares, asociaciones vecinales y AMPAs) que se ha logrado *ganar espacio al coche*. En este caso, sin embargo, no debería dejarse pasar la oportunidad de contar con una herramienta de planificación urbana tan importante como la que nos ocupa para introducir las modificaciones necesarias que impulsen modos de transporte más sostenibles.

Puede parecer obvio, pero debemos remarcar el hecho de que las conclusiones de este estudio se basan en una encuesta de 2004 y, por tanto, han de tomarse con cierta precaución.¹⁹

En cualquier caso, los datos fundamentales de la encuesta muestran, en primer lugar, que una media del 44% de las familias del ámbito y su entorno no tienen coche.²⁰ Sin embargo, las zonas propuestas para el análisis presentan una enorme variabilidad, ya que combinan áreas muy heterogéneas, sin considerar sus diferencias socioeconómicas, de tipología de edificación y estructura viaria. Así, el área 079-02-026 (situada en la parte más antigua del Bº de Imperial) tiene 190 coches por mil habitantes, mientras que el área 079-02-027 (en el Bº de Acacias) cuenta 396 coches por mil habitantes. Además, un 59,5% de los habitantes del área 026 no tienen coche (el 37,6% tiene 1 coche; y el 1,4% 2 coches), mientras que solamente un 27,6% de los habitantes del área 027 no tiene coche (el 40,4% tiene 1 coche; y el 28,5% tiene 2 coches).

Si se ignora esta dispersión y se miran sólo las cifras de vehículos totales, podría parecer lógico que el “Nuevo Mahou-Calderón” favorezca claramente el uso futuro del coche sobre otros modos de transporte, pero ¿qué medios de transporte son los más utilizados por las personas del ámbito y su entorno? La *Encuesta Domiciliaria de Movilidad* es clara: el uso del coche es minoritario en relación a la suma de la movilidad a pie y en transporte público. Como puede verse en la tabla de más arriba, el 70,4% del tráfico generado y el 73,6% del atraído en las 4 áreas estudiadas se realizan a pie y en transporte público, mientras que sólo el 26,1% del generado y el 25,1% del atraído se realizan en transporte privado.

¹⁹ Por ejemplo, ¿se tiene en cuenta que en 2004 todavía estaba operativa la fábrica de Mahou?

²⁰ Todos los porcentajes indicados están calculados sobre los datos de la *Encuesta Domiciliaria de Movilidad de 2014* facilitados por *Estudio de tráfico y Movilidad*.

Resumen del Tráfico generado y atraído en 4 zonas de tráfico del Distrito de Arganzuela

	A pie (1)	% (1)	T. Pco (2)	% (2)	% (1+2)	Pvdo (3)	% (3)	Otro (4)	% (4)	Total
Generado										
079-02-024	5.439	24,7%	12.091	55,0%	79,7%	4.443	20,2%	27	0,1%	22.000
079-02-025	4.995	29,5%	6.763	40,0%	69,5%	4.125	24,4%	1.027	6,1%	16.910
079-02-026	2.885	20,4%	6.293	44,5%	64,8%	3.892	27,5%	1.084	7,7%	14.154
079-02-027	5.355	24,2%	9.109	41,2%	65,5%	7.172	32,5%	463	2,1%	22.099
	18.674	24,8%	34.256	45,6%	70,4%	19.632	26,1%	2.601	3,5%	75.163
Atraído										
079-02-024	11.614	60,3%	3.368	17,5%	77,8%	4.162	21,6%	107	0,6%	19.250
079-02-025	8.489	41,5%	6.655	32,5%	74,0%	4.582	22,4%	736	3,6%	20.462
079-02-026	1.947	20,6%	4.304	45,6%	66,2%	3.149	33,4%	37	0,4%	9.437
079-02-027	4.673	24,0%	9.452	48,6%	72,7%	5.318	27,4%	0	0,0%	19.442
	26.723	39,0%	23.779	34,7%	73,6%	17.211	25,1%	880	1,3%	68.591

Fuente: elaboración propia a partir de datos de la EDM 2004 recogidos en el *Estudio de tráfico y Movilidad para la Zona Mahou – Vicente Calderón*

Puede sorprendernos, entonces, que los habitantes del área 027 —recordemos, la que se encuentra en el B° de Acacias— no utilicen más el coche privado en sus desplazamientos. Sólo hay una explicación posible: el habitante medio de la zona 027 tiene coche, pero no lo usa a diario, a menos que se vea obligado por circunstancias especiales.²¹ El análisis se confirma al recordar que éste área reúne los mayores porcentajes de familias que poseen más de un coche.

El problema es que, aun conociendo los usos del transporte y reconociendo la enorme dispersión sobre la propiedad de vehículos privados, las previsiones de aparcamiento y tráfico futuras son tozudas y hacen sus cálculos tomando como ratio 0,78 vehículos por familia.²²

Así, por ejemplo, la creación de nuevos viales en el ámbito y la extensión del tráfico bidireccional —tanto en los nuevos viales, como en los existentes— favorecen que los coches lleguen al acceso a la M-30 Norte desde cualquier punto del ámbito. Sin embargo, las previsiones de circulación de vehículos por el interior introducidas en el modelo informático subestiman este hecho. Dicho de otro modo: a pesar de lo que digan los modelos, los conductores buscarán cualquier atajo a través del “Nuevo Mahou-Calderón” con tal de evitar los atascos de la Gta. de Pirámides.

Pero lo peor es darse cuenta que no se hace lo suficiente para cambiar estos supuestos; tan sólo se atiende las demandas de un tipo ideal de futuros compradores de vivienda, sin tener en cuenta los usos prioritarios peatonales y ciclistas. La encuesta, por tanto, dice una

²¹ En desplazamientos fuera del centro de la ciudad, donde no existe una combinación de transporte público o ésta no es económica (en términos temporales). Es el caso, por ejemplo, del tráfico generado hacia centros de trabajo situados en parques empresariales, fuera de la ciudad de Madrid, y con pobres conexiones de transporte público.

²² Resultado de dividir 9.624 vehículos entre 12.386 familias, con una previsión de 1.230 plazas de aparcamiento. Sin embargo, el *Informe de Sostenibilidad Económica* (pág. 10, doc. expediente 058 INFORME SOSTENIBILIDAD ECONOMICA.pdf) discrepa de esta cifra y la eleva hasta 1.355 plazas de aparcamiento (0,40 x 3.387 hab.)

cosa, pero el proyecto urbanístico planifica para la opuesta. En ese sentido, la planificación urbana no es una herramienta para corregir los problemas existentes por la invasión del coche en el centro de la ciudad de Madrid, sino que los profundiza, ahondando también en el desequilibrio entre intereses privados y colectivos.

Que el expediente ignore toda esta información significa que dota en exceso al ámbito con viales y plazas de aparcamiento en superficie. Es una clara llamada a comprar un segundo (o tercer) coche, en contra de las directrices de las Áreas de Movilidad y DUS del propio Ayuntamiento.

III.3 Se necesitan más paradas de autobuses

En el *Estudio de tráfico y Movilidad* no hay ninguna referencia sobre la distancia entre paradas de autobús en el ámbito, pero un sencillo análisis nos mostrará que, en este momento, se encuentran a distancias muy superiores de las de sus zonas limítrofes, empeorado, en nuestro caso, por las fuertes pendientes.

Así, la distancia entre las paradas²³ 553 y 551 de la EMT en el Pso. de los Pontones es de 310 metros, mientras que las paradas 2310 y 2312 del Pso. Imperial están separadas 290 metros. Por el contrario, la distancia entre las paradas 448 y 915 de la c/ de Toledo es tan sólo de 160 metros, cifra sensiblemente inferior a la distancia entre paradas de las líneas de la EMT que transcurren por el ámbito y más próxima a la referencia de 150 metros citada por el propio estudio (pág. 14).

Este hecho, sin embargo, no es fácil de analizar si no se ha pisado el terreno. Los dibujos de las líneas de autobuses crean una *ilusión de continuidad*, pudiendo hacernos creer que uno se puede subir y bajar del autobús en cualquier punto de la línea. Asimismo, los planos de transporte no incluyen referencia alguna sobre el desnivel del terreno. De nuevo, es necesario haber visitado el ámbito para darse cuenta de ello. Así, recorriendo la misma distancia caminando, el esfuerzo que hay que emplear para subir por la c/ de Toledo desde la Gta. de las Pirámides es mucho menor que el que hay que hacer para subir por el Pso. de los Pontones desde el Pso. de los Melancólicos. Sin embargo, en la misma distancia, la c/ de Toledo dispone de una parada más de autobús que el Pso. de los Pontones, y lo mismo sucede en el Pso. Imperial entre la Gta. de las Pirámides y la Pl. de Francisco Morano.

III.4 Reordenación de los itinerarios de las líneas de la EMT, impulso de modalidades de transporte sostenible e interconexión de ambas márgenes del río Manzanares

Al igual que sucediera con las paradas, sorprende que el *Estudio de tráfico y Movilidad* tampoco repare en la necesidad de plantear un estudio riguroso sobre la reordenación de

²³ El número de las paradas, ubicación y distancia intermedia entre ellas puede consultarse en la aplicación de la EMT *Navega por Madrid*, disponible en <<https://navegapormadrid.emtmadrid.es/>> (consultada el 02.05.2017).

Para ello, podemos fijarnos en la figura 11 de la pág. 15 (*Coberturas que los distintos modos de Transporte público ofrecen en el ámbito*). A simple vista puede verse que queda un área importante fuera de la cobertura del transporte público. Dicho área sería aún mayor si excluimos las paradas 3920, 3921, 3922 y 3923 de la línea 50 de la EMT, ya que las coberturas que proporcionan estas paradas son ficticias, puesto que, como puede verse en la imagen de más arriba, entre la presa situada en la c/ de Julián González, esquina con la c/ de San Saturnina, y el Pte. de S. Isidro, el río Manzanares recorre 750 mts. sin que exista ningún paso para cruzarlo.²⁵

Asimismo, como hemos expuesto en el apartado anterior, el *Estudio* tampoco considera la posibilidad de reforzar el transporte público a través del servicio municipal de alquiler de bicicletas de la EMT (BiciMAD), lo que redundaría en una mayor intermodalidad del transporte público en el ámbito.

Por todo lo expuesto anteriormente, resulta evidente que la cobertura del transporte público en el ámbito es totalmente insuficiente y, en consecuencia, las conclusiones a las que llega el *Estudio de tráfico y Movilidad* son erróneas. Es por ello que pedimos que el análisis de movilidad del APE 02.27 "Nuevo Mahou-Calderón" incluya las variables analizadas²⁶ y proponga más paradas en las líneas de autobús existentes, así como el diseño de recorridos alternativos para estas mismas líneas (sugerimos, especialmente, que tengan parada en el Pso. de los Melancólicos y la c/ de Alejandro Dumas). Asimismo, pedimos que se solicite a la EMT el estudio para localizar nuevos puntos de servicio para el alquiler público de bicicletas (BiciMAD). Estas peticiones no excluyen la realización de un estudio de movilidad riguroso que valore la puesta en servicio de nuevas líneas de autobuses de la EMT para subsanar los evidentes déficits de cobertura del transporte público en el ámbito.

Asimismo, nos preocupa especialmente que el "Nuevo Mahou-Calderón" no contemple en su memoria económica —no sólo como una posibilidad futura— la construcción de ningún paso peatonal para cruzar el río Manzanares en el tramo de la M-30 que se va a cubrir. Si el cubrimiento de la M-30 afecta a una infraestructura que da servicio a toda la ciudad, el proyecto también debe contemplar la ejecución de algún puente que articule el paso peatonal y ciclista entre los dos márgenes. En primer lugar, porque, de lo contrario, se estaría dando prioridad al uso del vehículo privado motorizado sobre otros medios de transporte más sostenibles, aislando y desarticulando zonas de la ciudad situadas en márgenes opuestos del río. Y, por otra parte, entendemos que la solución técnica elegida para la construcción del puente (o puentes) debe relacionarse con la alternativa de diseño

²⁵ La imagen es una impresión de pantalla extraída de la aplicación Google Maps <<http://maps.google.com/>> que representa el trayecto a pie recorriendo el "Salón de Pinos" del parque Madrid Río por la margen derecha del río Manzanares.

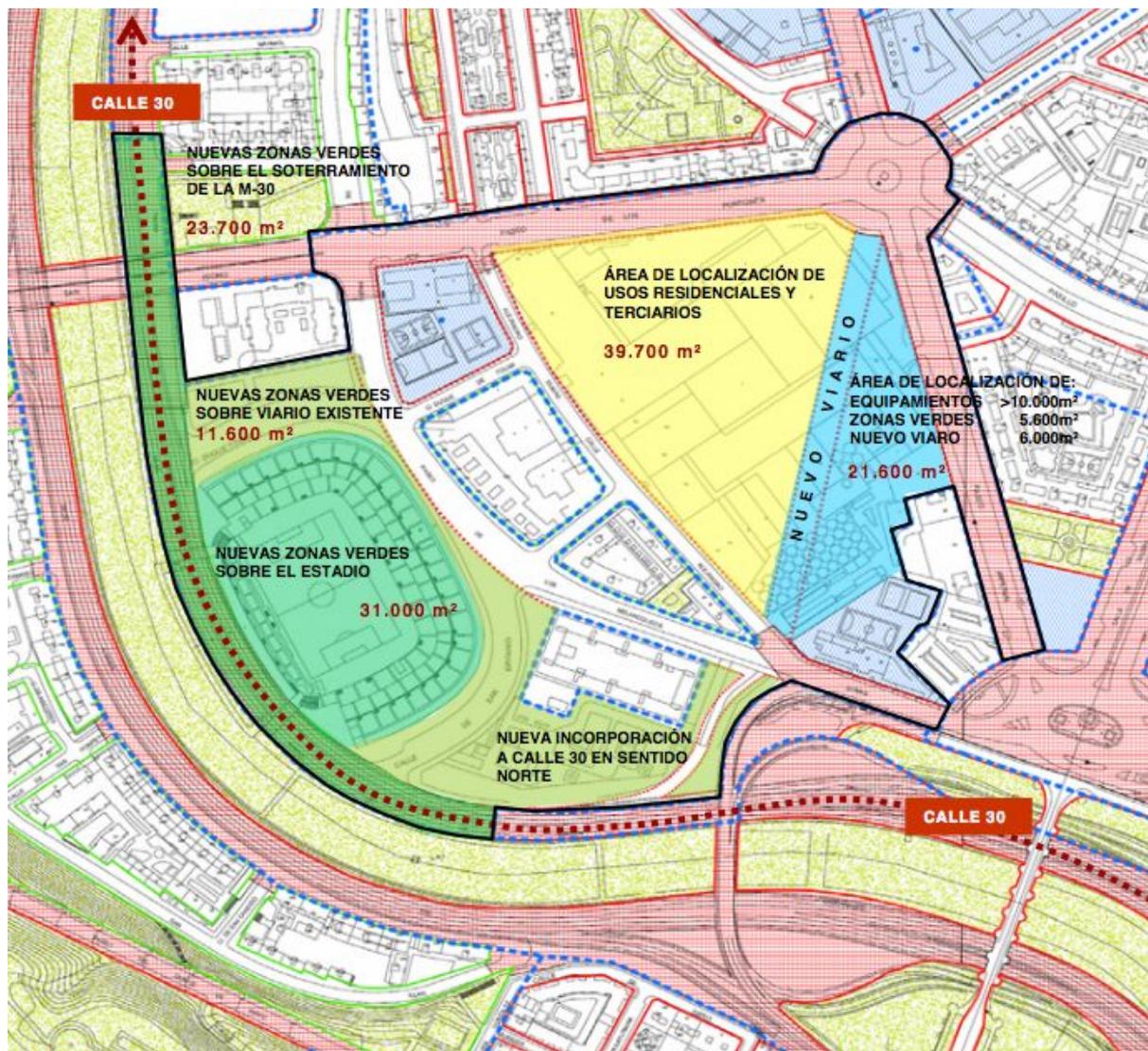
²⁶ Como hace, por ejemplo, el *Diagnóstico Participado + Mapa-Guía de recursos en el Distrito de Arganzuela* (en proceso de elaboración), solicitado a instancia de la Junta Municipal del Distrito de Arganzuela, que emplea la metodología del "paseo" conjunto técnicos, vecinos y asociaciones del Distrito.

elegida para cubrir la M-30. Por lo tanto, es éste y no otro el momento para que se estudien las soluciones técnicas y ejecutar así ambas infraestructuras en el mismo proyecto.

En definitiva, el Estudio de Transporte y Movilidad, parece ignorar la necesidad de reducir al mínimo la incidencia del tráfico rodado privado, en contra de las conclusiones del reciente estudio del Instituto de salud Carlos III “Ruido Tráfico y salud” que viene a poner de manifiesto que el 80% del ruido en las ciudades proviene del tráfico, así como las negativas consecuencias para la salud de la población derivadas de este ruido. Y en este sentido, se justifica la necesidad de sacar del ámbito el acceso a la M 30 Norte, que se detalla a continuación.

III.5 Sacar del ámbito el acceso a la M-30 Norte

Gran parte de los problemas de movilidad y tráfico del ámbito vienen provocados por la existencia de una entrada a la M-30 Norte situada en la c/ de San Epifanio.



A pesar de todo, las primeras propuestas de elaboración del APR 02.21 supieron ver este problema y proponían sacar el acceso del ámbito hasta una nueva entrada, junto al elevado que, desde el Pso. de los Melancólicos, lleva a la Gta. del Marqués de Vadillo. De esta manera se conseguía una amplia zona verde en los terrenos ocupados por el Estadio Vicente Calderón. Esta solución se combinaba con el diseño de un nuevo vial —este sí discutible desde nuestro punto de vista— trazado desde la PI. de Francisco Morano hasta la confluencia de la c/ de Alejandro Dumas y el Pso. de los Melancólicos. De esta forma se pretendía, claramente, crear una nueva vía de acceso directo a la M-30 desde el corazón del Bº de Imperial y a través del ámbito, descargando así la congestionada Gta. de Pirámides.²⁷

Finalmente, el APR 02.21 tuvo que rechazar este primer diseño. El nuevo viario complicaría en exceso el tráfico en la PI. de Francisco Morano y la nueva entrada a la M-30 Norte no era factible debido, fundamentalmente, a la fuerte pendiente que había que salvar al soterrar la carretera de circunvalación.²⁸

El nuevo vial se rediseñó desde el Pso. Imperial (alternativa que pervive en el planeamiento actual) y el acceso a la M-30 quedó como estaba. Sin embargo, pensamos que la propuesta alternativa puede volver a considerarse —en lo que afecta al cambio de la incorporación a la M-30, no al eje N-S entre la Pza. de Francisco Morano y el CEIP "Tomás Bretón"— si tenemos en cuenta que la M-30 no va a soterrarse, sino a cubrirse, por lo que se salvaría el principal escollo de la pendiente para su diseño.

Alternativamente a esta propuesta, debe considerarse la posibilidad de eliminar (sin sustituir) el acceso actual a la M-30. Sabemos que ello requiere de estudios previos de movilidad del entorno próximo y más alejado, pero estimamos que es imprescindible contemplar otras opciones dentro de la Modificación del PGOUM en el ámbito del APE 02.27.

En cualquier caso, lo que verdaderamente sorprende es comprobar que todavía pervive el tramo final de la nueva calle, que confluye con el Pso. de los Melancólicos y la c/ de Alejandro Dumas. Esta confluencia crea un nudo de tráfico conflictivo, difícil de salvar cuando se trata de acceder desde el parque de Madrid Río hasta el CEIP "Tomás Bretón", agravando los problemas que tiene este centro educativo, como veremos seguidamente. Pero también hace muy complicada la continuidad de los tránsitos peatonales entre la parte

²⁷ "Primer paso de la operación Calderón." (26.12.2008) *Portal web del Ayuntamiento de Madrid*. En línea <<http://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/Actualidad/Noticias/Primer-paso-de-la-Operacion-Calderon?vgnextfmt=default&vgnextoid=4cfa01a51037e110VgnVCM2000000c205a0aRCRD&vgnextchannel=a12149fa40ec9410VgnVCM100000171f5a0aRCRD>> (consultada el 02.05.2017). La imagen, parcialmente reproducida aquí, es el *Plano de la modificación del Plan General de Ordenación Urbana en el ámbito Mahou-Vicente Calderón* que se incluye en "Más documentos".

²⁸ El argumentario detallado puede leerse en las págs. 42 y 43 del *Tomo II. Estudio de Tráfico, Accesibilidad y Transporte público* (PPRI del APR 02.21 "Mahou-Vicente Calderón").

superior del ámbito y el parque de Madrid Río (ZV.07) a través de la línea de continuidad dibujada por las zonas verdes ZV.01 y ZV.02.

IV. Garantizar la accesibilidad peatonal a los centros educativos del ámbito

Uno de los mayores problemas que provoca la pervivencia del acceso a la M-30 Norte en la c/ de San Epifanio tiene relación con el acceso seguro a los centros educativos situados en el ámbito. Por una parte, dificulta el traslado de lxs alumnxs del IES "Gran Capitán" a sus nuevas instalaciones deportivas ubicadas en el lugar donde ahora se sitúa el Estadio Vicente Calderón, ya que el Pso. de los Melancólicos a la altura de este centro es el acceso principal desde el norte del ámbito a la M-30. Por otra parte, el CEIP "Tomás Bretón" lleva mucho tiempo esperando una solución a los graves problemas sufridos por su desafortunada situación tras el traslado del antiguo Grupo Escolar "Tomás Bretón" desde el Pso. de los Pontones —por medio de una permuta de terrenos propiedad de Mahou, para que la fábrica de cervezas dispusiera de una nueva entrada de mercancías— hasta su ubicación actual en la c/ de Alejandro Dumas, a las puertas de un acceso a la M-30.

Aunque los dos centros escolares se encuentran expresamente excluidos del ámbito del "Nuevo Mahou-Calderón", sus viales de acceso, afortunadamente, sí lo están, por lo que entendemos que está sobradamente justificado incluir las modificaciones propuestas en la Modificación Puntual del PGOUM en el ámbito del APE 02.27. Seguidamente exponemos dichas propuestas de forma detallada, respaldándolas con soporte gráfico.

III.1 Un paso seguro desde el IES "Gran Capitán" a sus instalaciones deportivas

Esta propuesta soluciona, de forma sencilla y sin futuras servidumbres de infraestructuras, el compromiso municipal de crear un *paso seguro entre el IES "Gran Capitán" y sus nuevas instalaciones deportivas* en el Pso. de los Melancólicos, evitando así el paso de vehículos por este viario hacia la entrada de la M-30 Norte, y favoreciendo la continuidad peatonal desde el parque de Madrid Río hacia la parte alta del ámbito. La propuesta, en resumen:

1. Está de acuerdo con la política municipal de “no ser neutrales con el tráfico rodado”, proponiendo la creación de más espacios peatonales y zonas verdes, que faciliten el disfrute y ocio de los vecinos, reduciendo el espacio de asfalto y tráfico innecesario en la zona de aplicación de la propuesta.
2. Es una solución sencilla y muy económica, que no implica ninguna inversión ni creación de ningún tipo de infraestructura no prevista en el proyecto, ni afectando a las superficies privativas ni dotacionales del mismo.
3. Garantiza la forma más segura de acceso desde el IES "Gran Capitán" hasta las pistas deportivas (andado a nivel por zona peatonal y espacio verde público), para su uso cotidiano sin riesgos para los alumnos y los vecinos en general.

En documentación adjunta²⁹ se incluye un croquis esquemático para visualizar la propuesta que, básicamente, consiste en:

1. La peatonalización con ajardinamiento de la c/ del Duque Tovar, lo que supondrá dar continuidad a la nueva calle peatonal creada en el APE 02.27, canalizando el flujo peatonal hacia Madrid Río y una zona de acceso y estancia peatonal al IES "Gran Capitán".
2. Limitar el tráfico rodado en el Pso. de los Melancólicos, desde el Pso. de los Pontones hasta la c/ de San Epifanio, creando un gran bulevar con zonas verdes, al tiempo que se garantiza el acceso rodado a las viviendas existentes y previstas en el proyecto.
3. La canalización del tráfico rodado de la zona, con sentido al acceso norte de la M-30, a través del nuevo trazado propuesto en el APE 02.27 para la c/ de Alejandro Dumas, con la propuesta de sentidos de tráfico esquematizada en el croquis adjunto.

Esta propuesta garantiza la sencillez de la solución, su economía, el compromiso con la política municipal de *no neutralidad con el tráfico rodado* y la no afección a lo definido en el expediente de Modificación Puntual del PGOUM APE 02.27, aportando más espacio peatonal y mayores zonas ajardinadas que cumplirán con el compromiso municipal de garantizar un acceso seguro desde el IES "Gran Capitán" a sus nuevas instalaciones deportivas.

III.2 Mejorar la accesibilidad al CEIP "Tomás Bretón"

El CEIP "Tomás Bretón" es un centro de referencia para alumnado con discapacidad motórica, uno de los 10 centros públicos de la DAT Madrid Capital. Por ese motivo, es fundamental destacar la importancia de cumplir la *Ley de Promoción de la accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas*³⁰ que, de una forma clara, señala que «[los planes generales de ordenación urbana, las normas subsidiarias y demás instrumentos de planeamiento y ejecución que los desarrollan, así como los proyectos de urbanización y de obras ordinarias, garantizarán la accesibilidad, y no serán aprobados si no se observan las determinaciones y los criterios varios establecidos en la presente Ley y en los reglamentos correspondientes.»³¹ Dicha normativa hace referencia tanto a Barreras Arquitectónicas Urbanísticas (BAU) como a Barreras Arquitectónicas en Edificios (BAE)³².

Las dificultades que sufre el CEIP "Tomás Bretón" son especialmente graves, ya que, como pudo comprobar el equipo redactor del proyecto durante una visita al ámbito en compañía

²⁹ Ver Anexo A. *Propuesta para un paso seguro desde el IES "Gran Capitán" a sus instalaciones deportivas.*

³⁰ *Ley 8/1993, de 22 de junio, de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas.* BOCM 29 de junio de 1993.

³¹ Disposición adicional décima, apartado 1º, Ley 8/1993 de la Comunidad de Madrid.

³² art. 3.b, Ley 8/1993 de la Comunidad de Madrid.

de representantes del barrio, se encuentra situado en el lugar más conflictivo, tanto desde el punto de vista de congestión de tráfico, como del nivel de exposición al ruido. En su detalle para el B° de Imperial, el *Mapa Estratégico de Ruido del Distrito de Arganzuela 2011*³³ corrobora esta última afirmación cuando señala que este centro educativo está sometido a un rango de exposición muy alto (entre 70-75 dBA).

Debemos lamentar que los estudios acústicos realizados para el APE 02.27³⁴ —que, a su vez, tienen como referencia el estudio específico del ruido elaborado en 2014 para tramitar el PPRI del APR 02.21 “Mahou-Vicente Calderón”— no toman en consideración este punto crítico, ya que en su diseño se prefirió elegir otros puntos del ámbito³⁵.

Según un informe elaborado por Ecologistas en Acción³⁵ más del 40% de los centros educativos de Madrid se encuentran expuestos a niveles *preocupantes* de contaminación atmosférica, al encontrarse a menos de 100 metros de vías con una Intensidad Media Diaria (IMD) de 10.000 vehículos. Un 9% se encuentra en una situación *muy preocupante*, al estar a menos de 100 metros de vías con una IMD de 40.000 vehículos.

Nos preocupa especialmente los accesos al centro educativo desde el Pso. de los Melancólicos y la c/ de Alejandro Dumas, debido a la rotonda ubicada en la esquina entre ambas calles. Ese punto nos parece muy conflictivo ya que continúa canalizando todo el tráfico rodado de acceso a la M30 (ver Anexo B).

Otro punto relevante respecto a los accesos al CEIP Tomás Bretón, comentado previamente, es la falta de un acceso desde Madrid Río. Son numerosas las familias que viven al otro lado del río, por lo que consideramos imprescindible un paso que comunique ambos lados del río a ese nivel (ver Anexo B).

En definitiva, es necesario que los accesos a los centros educativos sean espacios de convivencia que permitan el desarrollo de programas de *caminos seguros*, como por ejemplo los proyectos impulsados por el propio Ayuntamiento de Madrid, tales como “*Madrid a pie, camino seguro al cole*” y los *pedibuses* y *bicibuses* propuestos en el proyecto europeo

³³ Disponible en

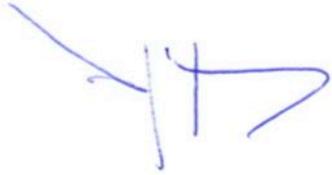
<<http://www.madrid.es/UnidadWeb/Contenidos/Publicaciones/TemaMedioAmbiente/MapaRuido2011/Ficheros/ArganzuelaNov.pdf>> (consultado el 02.05.2017).

³⁴ *Documento Ambiental Estratégico. Memoria*, pág. 54 (doc. expediente 059 DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATEGICO - DAE -MEMORIA.pdf).

³⁵ Ver la Fig. 9 (“Localización de los puntos de evaluación acústica”), pág. 18 del *Documento Ambiental Estratégico. Anexo V. Estudio Acústico y Vibratorio* (doc. expediente 064 DAE ANEXO V ACUSTICO+VIB.pdf)

³⁵ Ver Anexo 3 y pág. 11 del *Informe Análisis de la exposición atmosférica y acústica en los centros educativos de Madrid 2016*, disponible en <<https://www.ecologistasenaccion.org/IMG/pdf/informe-colegios-madrid-2016.pdf>> (consultado el 02.05.2017). También de Ecologistas en Acción, puede consultarse el informe *La calidad del aire en la ciudad de Madrid 2016*, disponible en <<https://www.ecologistasenaccion.org/IMG/pdf/info-calidad-aire-madrid-2016.pdf>> (consultado el 02.05.2017)

STARS. Proyectos que promuevan la autonomía de los niños y niñas, que permitan alternativas al desplazamiento en vehículo privado y, por tanto, que mejore los problemas de movilidad ya existentes, reduciendo los graves problemas de contaminación atmosférica y acústica de la zona.



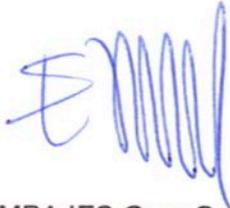
A.V. Pasillo Verde-Imperial
Pelayo Gutiérrez Teira

[Redacted]



AMPA CEIP Tomás Bretón
Fdo: Beatriz Navarro Galve

[Redacted]



AMPA IES Gran Capitán
Fdo: Eduardo Ramis García

[Redacted]

Anexo A. Propuesta para un paso seguro desde el IES "Gran Capitán" a sus instalaciones deportivas



Anexo B. Propuesta de mejora de la accesibilidad al CEIP "Tomás Bretón"

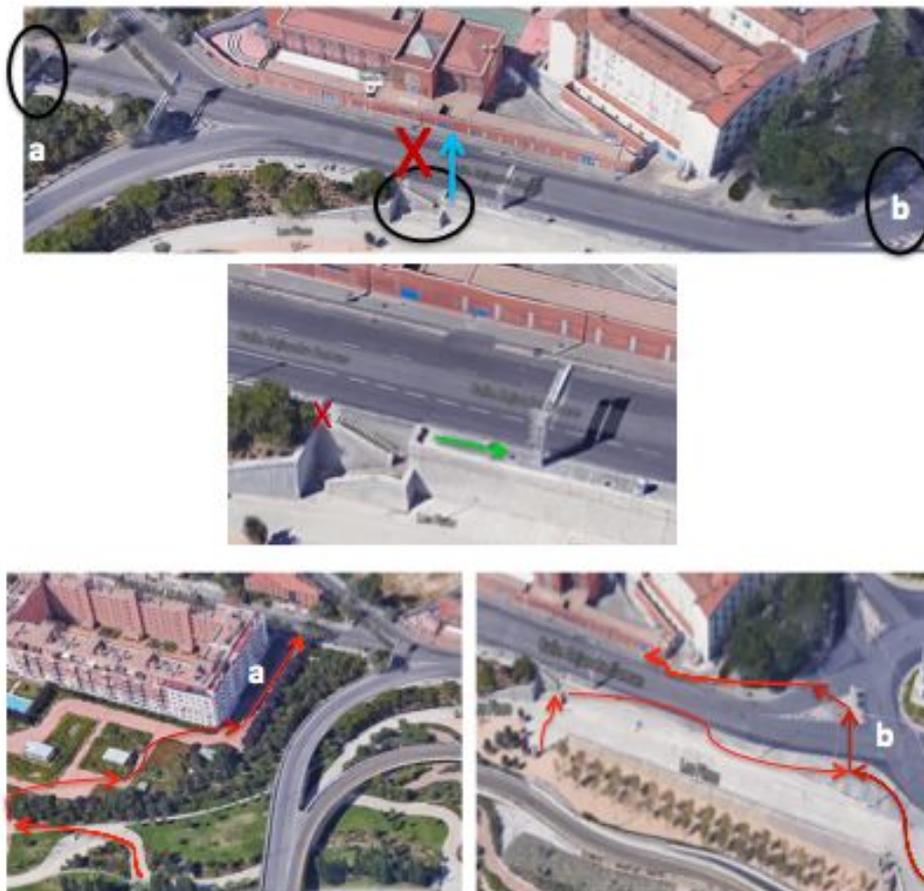
Planteamos las siguientes propuestas para los problemas de accesibilidad al centro que el APE 02.27 no resuelve:

1. Ampliación de la zona peatonal de la calle Alejandro Dumas y creación de una *pantalla vegetal* que separe la acera de la calzada.

La ampliación de la acera junto con una "pantalla vegetal", reduciría el impacto de la contaminación atmosférica y acústica provocada por el tráfico rodado.

2. Nuevo paso de comunicación Madrid Río/CEIP Tomás Bretón

Sólo hay dos formas de cruzar al centro escolar desde Madrid Río, bien a través de los accesos situados en la parte posterior a Pso. de los Melancólicos (a), o bien a través de la Gta. de Pirámides (b), quedando inutilizado el acceso directo desde Madrid Río a la c/ de Alejandro Dumas, ya que desde ahí sólo es posible cruzar a través de la Gta. de Pirámides.



Esto dificulta mucho el acceso desde el lado opuesto del río, donde residen numerosas familias, así como el acceso a Madrid Río desde el centro escolar.