



Área de Gobierno de Movilidad y Medio Ambiente
Dirección General de Infraestructuras y Planificación de la Movilidad

ALEGACIONES AL PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE MADRID 360

Madrid, 21 de marzo de 2022

Enrique Villalobos Juan, con DNI xxx, en calidad de presidente y en representación de la Federación Regional de Asociaciones Vecinales de Madrid, con domicilio social a efectos de este escrito en c/ Camino de Vinateros, 53 bis, CP Madrid 28030, ante ese organismo comparece y como mejor proceda en derecho presenta al Plan de Movilidad Sostenible Madrid 360 las siguientes

ALEGACIONES

La calidad del aire es un problema estructural de la ciudad de Madrid. Las estaciones medidoras arrojan datos malos sobre las concentraciones de dióxido de nitrógeno y ozono. Si se adoptan - como se debiera hacer- las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS), resulta que el diagnóstico negativo se extiende a la concentración de otras sustancias y, en particular, a las de material particulado (PM10 y PM2.5). Diversos informes sitúan a la ciudad en los indeseables primeros puestos de los ranking de ciudades contaminadas y de muertes a causa de la contaminación. Uno de los últimos señala que Madrid y su área metropolitana es el ámbito urbano de Europa con mayor mortalidad asociada a la contaminación por NO₂, por delante de Amberes y Turín¹. La superación de este diagnóstico exige medidas de gran calado sobre las fuentes emisoras, tales como -en este caso- la movilidad.

Por otra parte, tenemos que el modelo de movilidad madrileño es enormemente congestivo, se resume en tres notas características: 1) muchos desplazamientos obligados diarios, 2) en medios mecánicos -

¹<https://elpais.com/clima-y-medio-ambiente/2021-01-19/un-estudio-situa-a-madrid-como-la-ciudad-europea-con-mas-mortalidad-asociada-a-la-contaminacion-por-no.html>

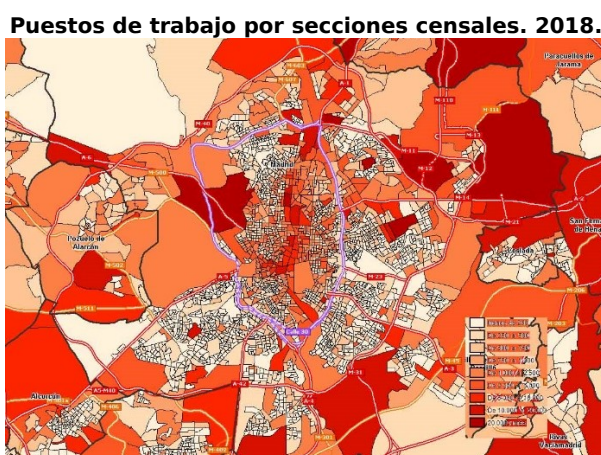
en los que predomina el vehículo particular- y 3) concentrados en estrechos segmentos horarios.

Una estrategia de movilidad sostenible tiene que atacar ese patrón con medidas a corto, medio, largo e incluso muy largo plazo. Tales medidas se resumen en tres grandes apartados: disuasión del uso del vehículo privado a motor, promoción del transporte público e impulso de la movilidad activa (bici, VMP y a pie).

La modificación que se propone del PMS, así como la nueva ordenanza de movilidad, a nuestro juicio, lamentablemente no van en esa dirección. Las alegaciones que siguen inciden en las principales lagunas del documento sometido a información pública.

1.- REEQUILIBRIO TERRITORIAL (ACCIÓN 23)

El desequilibrio residencia-empleo es uno de los ejes principales sobre los que se monta el patrón de movilidad madrileño. Los puestos de trabajo se concentran en la almendra central y en el norte de la ciudad, más el polígono de Julián Camarillo de San Blas-Canillejas, con extensión sobre algunos municipios de la corona metropolitana norte y oeste. Por otra parte, los mayores crecimientos demográficos relativos se producen en los bordes del área metropolitana, la huella urbana se dilata y lo hace además aplicando pautas cercanas a los planteamientos de la ciudad difusa. Éstos están presentes, asimismo, en los grandes desarrollos urbanos de Madrid, tales como los PAUS y los crecimientos del sureste.



La ciudad de Madrid es beneficiaria y víctima, a la vez, de esta situación. Absorbe la actividad económica y, al tiempo, concentra los desplazamientos, con los consiguientes problemas de congestión de la movilidad y de contaminación del aire. Hay que equilibrar la distribución territorial de la residencia y el empleo, lo que pasa por difundir la centralidad, así como por frenar la expansión en mancha

de aceite de la huella urbana mediante unidades residenciales de baja y muy baja densidad.

Esta cuestión se aborda de manera marginal en el PMS mediante referencias dispersas en varias acciones y específicamente en la acción 23, en la que se plantea “revisar la normativa urbanística”. Sin embargo, no se concreta medida alguna, sino que el apartado se limita a enunciar varios criterios genéricos que se habrían de considerar en el supuesto de que se abordara la citada revisión. En realidad, la acción 23 está vacía de contenido y no será porque no haya más que decir. El ayuntamiento es la administración competente en la ordenación y planificación urbana. Además, resulta que el Área de Desarrollo Urbano está trabajando sobre una amplia modificación de las normas urbanísticas del PGOUM, la cual, a su vez, pasa como sobre ascuas en los temas relacionados con la movilidad. Las dos piezas -revisión de las NN UU y PMS- avanzan en líneas paralelas sin casi intersectarse. Mas aun, el planeamiento que se aplica en la ciudad se compadece mal con una estrategia de movilidad sostenible coherente. Valga al respecto, como ejemplo, constatar que a fecha de hoy no está definido el modelo a concretar en los desarrollos del sureste, aun cuando se prevé la edificación de más de 100.000 viviendas.

El aterrizaje de la acción 23 debiera contemplar, cuando menos, dos instrumentos básicos de planeamiento para avanzar en la definición de un nuevo modelo de ciudad:

- Elaboración del Plan de Estrategia Territorial de la CM (PET). Este está regulado y previsto en la Ley de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo de 1995. A pesar del tiempo transcurrido, nunca se ha llegado a abordar, más allá de varios intentos fallidos. En su defecto, se echa en falta la articulación de algún mecanismo de concertación-compatibilización del planeamiento entre los ayuntamientos y entre éstos y la CM. Hoy, la escala municipal es demasiado pequeña y estrecha para organizar, ordenar y gestionar el territorio. cada vez, con más razón, se ha de hablar de movilidad metropolitana, antes que de movilidad municipal.
- Revisión del PGOUM. El Plan del 97 está obsoleto y superado. La elevada frecuencia con la que hay que acudir a las modificaciones puntuales son la mejor prueba de ello. No está de más añadir que la mayor intervención que se ha realizado en la ciudad en las últimas décadas se acometió *extraplan*: la remodelación de la M-30. En realidad, el PG97 es ajeno a la crítica actual del patrón de movilidad obsoleto que soportamos y a las urgencias de cambiarlo.

Los criterios rectores del PET y del PGOUM habrían de ser la compacidad urbana, la complejidad-mezcla de usos y el equilibrio-cohesión territorial. En los últimos tiempos se ha abierto paso en el discurso urbanístico la noción de “la ciudad de los 15 minutos”, esto

es, la ciudad en la que los componentes están próximos. El PMS se refiere a ella en múltiples ocasiones, pero elude acudir a los instrumentos inexcusables para hacerla viable.

2.- FOMENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Según la EDM2018, el número de viajes en vehículo particular casi duplica al de los viajes en transporte público. La realidad ofrece la foto inversa del escenario que sería deseable. Lo que demanda la situación es activar medidas que vayan en la dirección de lograr un sustancial incremento del volumen de viajeros/as de los distintos modos de transporte público y la sustracción al vehículo particular. Otras consecuencias positivas de ello serían un significativo aumento de los ingresos por venta de billetes y un descenso de las necesidades de inversión/gasto público relacionadas con el tráfico privado.

El PMS plantea 22 acciones en los dos primeros ejes: más y mejor transporte público y mejora de las infraestructuras del transporte. Varias de ellas están en marcha: las líneas cero de autobús en el distrito de Centro y los nuevos carriles bus. Sorprende que en este capítulo se incluyan medidas como el soterramiento de la A-5 y la remodelación del Nudo Norte. Ambas indudablemente tendrán efectos sobre el transporte público, pero no son medidas de fomento del mismo, incluso puede ocurrir que los efectos sean negativos o contradictorios, como se razonará más adelante. Asimismo, se hace hincapié en las infraestructuras de la intermodalidad, si bien la única actuación que se llega a concretar es la creación del intercambiador de Conde de Casals.

Algunas de las medidas propuestas pecan de genéricas, tanto que, por la forma en que están enunciadas, más que actuaciones parecen objetivos. En particular, sobresale la falta de ambición que expresa la expectativa de que la aplicación de la primera línea estratégica suponga tan solo una ganancia de 4 puntos porcentuales en la cuota de participación del transporte público (página 37 del PMS).

Planteamos:

- La adopción de un sistema tarifario integrado (STI).

El sistema está integrado en el abono mensual o anual. En el resto de los casos, el transbordo entre modos exige chequear cada vez, con las consiguientes molestias y el encarecimiento del viaje.

Integración de todos los modos de transporte de Madrid, incluyendo todos los sistemas de préstamo de bicis bajo la tarjeta de transporte. Avanzar hacia un modelo de MaaS (*movilidad como servicio*) a través del uso de tarjetas monedero con la posibilidad de post-pago. Revisión de la tarificación por coronas.

Esta medida está fuera de las competencias del Ayuntamiento de Madrid, como otras que se enuncian más adelante. La corporación debe esforzarse en concertar con las administraciones correspondientes la realización de todas ellas. Por lo demás, el ayuntamiento forma parte, con voz y voto, del CRTM, de modo que no es tan indemne como a veces pregona.

- La puesta en marcha del billete solidario.

En la actualidad, el CRTM contempla una reducción del precio en varios supuestos: jóvenes, tercera edad, familias numerosas, personas con discapacidad y los/as beneficiarios/as de PAE (Programa de Activación para el Empleo).

Proponemos que se recupere la propuesta de la Plataforma Madrid en Transporte Público: la creación de un abono social de transporte a precio reducido dirigido a personas desempleadas o con escasos recursos y el establecimiento de un abono social de transporte gratuito para las personas pertenecientes a sectores de la población en riesgo de exclusión social y en situación de pobreza extrema.

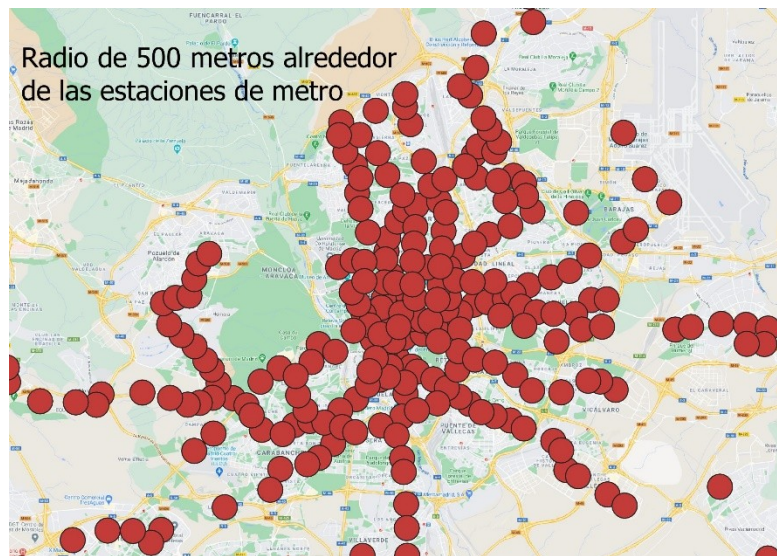
- Potenciación de la red de metro (acciones 9 a 12 del PMS)

Madrid dispone de una buena red de metro. Por tanto, el impulso se concreta en dos facetas: completar el mallado y la mejora del servicio. Las propuestas del PMS se quedan muy cortas en este apartado.

Planteamos:

- o Incremento de la frecuencia, en particular, en las horas punta. Esta cuestión es tanto más trascendente en la actual coyuntura de la pandemia de la COVID-19.
- o Creación de la segunda circular de metro con el trazado de una nueva L-13 que una los distritos de Latina-Carabanchel-Usera-Puente de Vallecas-Moratalaz-San Blas-Ciudad Lineal.
- o Prolongación de la L-11 hacia Atocha-Conde de Casals-barrio de Doña Carlota y, en una segunda fase, hacia el este-norte de la ciudad. Remarcamos el añadido al proyecto ya aprobado de la estación de Doña Carlota, en el barrio de Numancia.
- o Prolongación de la L-3 hasta El Casar y enlace con Metrosur.
- o Unión de la L-2 y la L-7 en Estadio Metropolitano y posterior prolongación de la L-2 al barrio de Rejas. Este es uno de los ámbitos de la ciudad más conflictivos en cuanto a movilidad, agravada la situación por los crecimientos residenciales recientes y la instalación de grandes superficies comerciales en el polígono de Las Mercedes.

- o Estudio de la prolongación de la L-8 de Nuevos Ministerios a Moncloa, con estación intermedia en Ríos Rosas-Canal, de la L-5 a las T-1, T-2 y T-3 de Barajas y de la unión de las L-5 y L-8 en San Severo o Los Coronales.
- o Supresión de barreras arquitectónicas: dotación de ascensor en todas las estaciones de la red.
- o Mejora de la información a los usuarios/as en los vestíbulos, andenes y vagones.
- o Estudio y planeamiento de la movilidad integral dentro, entre y con el resto de la ciudad de los desarrollos del sureste.



En resumen, las propuestas que se incluyen más arriba buscan ampliar la cobertura de la red de metro en la periferia de la ciudad e intensificar las posibilidades de transbordo entre las líneas.

- **Potenciación del cercanías (acciones 13 y 14 del PMS)**

El ferrocarril suburbano debe ser el modo principal de transporte entre Madrid y los principales corredores metropolitanos. Cada cierto tiempo se anuncia un gran plan de desarrollo de la red madrileña: en 2009 y en 2018, los últimos. Hasta ahora, todos apenas han pasado del anuncio y la foto.

En general, las ideas sobre las que se arman dichos planes son acertadas: compra de nuevos coches, duplicación de vías, mejora del material rodante, reforma de estaciones... A ellas se suman las actuaciones estrella: nueva línea transversal este-suroeste y ampliar el servicio a los municipios medianos.

El PMS apenas profundiza en la cuestión. Es verdad que las actuaciones en este ámbito corresponden a ADIF/MITMA y que buena parte de ellas se habrán de acometer fuera del término municipal. No

obstante, dado el volumen enorme de desplazamientos entre la capital y el resto de la región, la cuestión interesa vivamente a la primera. El ayuntamiento no puede ni debe tratarla como algo lejano o secundario. Merece la pena enfatizar algunas actuaciones:

- o Creación de la transversal este-suroeste. Esta, por una parte, vendría a resolver situaciones muy precarias como las ya mencionadas del barrio de Rejas y el estadio Metropolitano y, por otra, reforzaría el servicio de la C-5, que conecta las ciudades más pobladas de la Comunidad de Madrid y que pivota demasiado sobre la estación de Atocha.
- o Llegar a todos (o casi) los municipios de tamaño medio de la región (más de 15.000 o 20.000 habitantes): Mejorada, San Agustín de Guadalix, Villanueva de la Cañada, Villanueva del Pardillo, Paracuellos, Arroyomolinos...
- o Reanudación de los trabajos del enlace con Navalcarnero.
- o La conexión del corredor del Henares con la zona norte mediante una línea que comunique el cercanías de Alcalá de Henares con Chamartín a través de la estación de O'Donnell. Ésta o un apeadero próximo ha de ser accesible para los/as espectadores/as de eventos en el estadio Metropolitano.
- o La apertura de nuevas estaciones/apeaderos en varias de las líneas existentes: en la c/ Sepúlveda, c/ Valmojado-Seseña, avda del Planetario, Santa Catalina...
- o La supresión de barreras arquitectónicas y la apuesta por la accesibilidad universal a todas las estaciones de la red.
- o Integración en el Consorcio Regional de Transportes.
- o Adaptación progresiva de las estaciones, accesos y trenes a la bicicleta a fin de ir promoviendo la intermodalidad bici-tren en sus dos modalidades: Bike on Board y Bike and Ride
- o Creación de aparcamientos seguros vigilados para bicicletas en todas las estaciones y de carriles bici protegidos que conecten a las mismas con las redes de carril bici de las áreas de influencia en cada estación.

- Mejoras en los servicios de autobús (interurbanos y EMT)

El objetivo fundamental aquí es la reducción de los tiempos de viaje. Para ello hay que lograr tanto el aumento de la frecuencia de paso como de la velocidad de circulación. Según la EDM2018, la duración de los viajes en transporte público duplica a la de los viajes en vehículo privado. Otra variable a tener en cuenta es el grado de capilaridad de la red. El patrón de recorridos de la EMT es demasiado radiocéntrico y coincidente con la red de metro.

Planteamos:

- o Aumento de la frecuencia, tanto más en este periodo de pandemia.

- o Incremento de los itinerarios transversales fuera de la M-30.
- o En particular, abogamos por la creación de la M-35 del autobús, una especie de circular que vaya sobre plataforma segregada de la estación de Latina a Ciudad Lineal por la avda. de los Poblados, la avda. de Pablo Neruda, Fuente Carrantona, Institución Libre de Enseñanza y Arturo Soria. Esta propuesta está básicamente recogida en la acción 2 del PMS, a falta de resolver la conexión de los dos trozos sobre el corredor del Manzanares-trazado ferroviario.
- o Evaluación de las numerosas propuestas de reordenación y creación de nuevas líneas que las asociaciones vecinales y otras organizaciones vienen presentando, con pocos resultados, en el CRTM. La mayoría de ellas se refieren a:
 - Las conexiones con los equipamientos sanitarios, especialmente los centros de especialidades y los hospitales. El éxito de la línea de autobús de Alsacia al Ramón y Cajal, después de las reiteradas resistencias del CRTM a implantarla, sirve como ejemplo.
 - Las circulares distritales.
- o Duplicar, en los próximos años, la longitud de la red de carriles bus (y, en su caso, de plataformas reservadas). Madrid es una de las ciudades españolas con menor dotación: unos 148 km de carriles, a razón de 4 Km por 100.000 habitantes. La ampliación abordada recientemente supone incrementarla en cerca de 45 Km, con lo que el total pasa a ser de unos 200 Km. Llama la atención que el PMS (acción 1) cuantifique el objetivo para 2025 en 200 Km, cuando esa es la longitud ya alcanzada.

Por lo que respecta al servicio de autobuses interurbanos planteamos:

- o Aumento de la frecuencia. Son numerosas las quejas de los/as viajeros/as por la masificación que sufren en algunas líneas.
- o Adaptación de todos los vehículos a usuarios/as de movilidad reducida.
- o Mejora de la información a los/as usuarios/as en las paradas y en los coches.
- o Creación de carriles bus (y, en su caso, de plataformas reservadas) en las radiales de entrada/salida a Madrid. El proyecto de habilitarlos en todas las autovías lleva años anunciándose una y otra vez. A la fecha, únicamente está encausada la plataforma de la A-2, aunque con una demora enorme. Habría que avanzar en los hechos, pues los discursos ya suenan a tópicos. En el horizonte de 2030 deberían estar funcionando los de las A-1, A-2, A-3, A-5, A-42 y M-607. En la acción 16 se concreta la construcción del bus-vao de la A-42 hasta la plaza Elíptica (1,5 Km). Es obvio que a medio plazo debe llegar hasta, al menos, los límites del término municipal.
- o Concretar las condiciones de acceso de las bicicletas a los autobuses interurbanos según el derecho reconocido en el decreto

54/2017, que modifica el decreto 79/1997 (Reglamento de Viajeros del transporte interurbano de la Comunidad de Madrid).

- o Asegurar que se pueda acceder con maletas y bultos.

En este apartado, como en el referido al servicio de cercanías, tenemos que una parte de las actuaciones se localizan fuera del municipio y que dependen, en todo o en parte, de la decisión de otras administraciones. La realización de las mismas cuelga, por tanto, de la capacidad del ayuntamiento para concertar.

- Avanzar en la intermodalidad

Planteamos:

- o Incrementar la red de grandes intercambiadores con la creación de otros dos en las cabeceras de los dos corredores que carecen de ellos: en Legazpi y en Conde de Casals.
- o Ampliar y, sobre todo, mejorar la red de áreas intermodales. En particular, buena parte de las existentes son susceptibles de mejora en materia de accesibilidad universal, ampliación de la superficie, reordenación de líneas de bus, transbordos entre modos, aparcamiento y acceso de bicis...
- o Creación de aparcamientos seguros vigilados para bicicletas en cada intercambiador y de carriles bici protegidos que conecten los mismos con las redes de carril bici de las áreas de influencia.
- o Subrayar el carácter estratégico que han de tener las áreas intermodales de los municipios metropolitanos.

3.- DISUACIÓN DEL USO DEL COCHE PARTICULAR

Este objetivo no figura de manera explícita en el PMS. No destina a este asunto ninguno de los ejes del plan. Al contrario, algunas medidas de las propuestas tienen o pueden tener el efecto contrario.

El PMS en lo que tiene que ver con la disuasión del uso del vehículo privado a motor se centra en tres grupos de medidas: las que favorecen la transición a un parque menos contaminante, las de fomento de las fórmulas colaborativas y el aparcamiento. Entre las primeras se recogen las ya incluidas en la ordenanza de movilidad, cambios sustanciales en el parque de vehículos municipales y un rosario de subvenciones para la compra de vehículos menos contaminantes y para la creación de la red de electrolineras. El bloque de medidas de fomento del carsharing aspira a convertir a las empresas del sector en grandes colaboradoras de la corporación. La política de aparcamiento descansa sobremanera en el SER. En cambio, no se habla de las supermanzanas, a pesar de que su desarrollo figura en los Acuerdos de la Villa.

La ausencia de un eje dedicado a la disuasión constituye una de las principales lagunas del PMS. En un modelo de movilidad sostenible y de un uso del espacio público más justo y sano para todos/as, especialmente para las personas más vulnerables como niños/as, ancianos/as, peatones y ciclistas, donde mejora la calidad del espacio público, es impensable simplemente sustituir vehículos de combustión por otros que emiten menos contaminantes o que son 100% eléctricos. Por otra parte, el coche eléctrico, una vez se toman en cuenta todas las circunstancias que lo rodean (extracción minera de minerales escasos, construcción, residuos, infraestructura que utiliza...) dista mucho de ser un ejemplo de sostenibilidad, más allá de la arcadia que pregona la publicidad comercial.

Proponemos:

- Restauración de Madrid Central

Madrid Central es la medida más valiente en materia de movilidad adoptada por la corporación hasta hoy. Sus efectos positivos se hicieron sentir en la reducción incuestionable de los niveles de contaminación de la almendra central. Además, fue una primera piedra en una línea de acción dirigida a disminuir el uso del coche en los desplazamientos habituales.

Se ha pretendido defender que la creación de la “zona de bajas emisiones de especial protección del distrito Centro” (ZBEDEP) apenas tocaba Madrid Central o incluso que lo mejoraba. En realidad, esta ha venido a desmontarla o, al menos, a descafeinarla. Se amplían las excepciones a la prohibición general de entrada, de modo que podrán hacerlo los vehículos que vayan a dejar o recoger alumnos/as de educación infantil y primaria, los de los/as abogados/as del turno de oficio, los de trabajadores/as del turno de noche... Sobre todo, se iguala el trato dado a los/as comerciantes, autónomos/as y empresas con el trato dado a los/as residentes. El resultado de estas medidas es un incremento notable del número de vehículos que circularán por la ZBEDEP y que antes no podían hacerlo.

Tal como ya decíamos en el escrito de alegaciones a la ordenanza de movilidad, sorprende que al adoptar la medida no se mide ni se prevé el efecto del incremento sobre las emisiones contaminantes y sobre la calidad del aire. Esa laguna fue apuntada en el documento de la DG de Sostenibilidad y Cambio Climático de la Comunidad de Madrid. El hecho es tanto más resaltable cuanto se advierte una clara contradicción con lo que establece el artículo 14 de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética:

“Cualquier medida que suponga una regresión de las zonas de bajas emisiones ya existentes deberá contar con el informe previo del órgano autonómico competente en materia de protección del medio ambiente”.

A buen seguro, Madrid Central, después de la experiencia recogida en su aplicación, exigía modificaciones y ajustes, pero en la dirección contraria a la adoptada en la ordenanza: por una parte, reducir las excepciones o, lo que es lo mismo, las autorizaciones de acceso y, por otra, hacer más difícil aun el estacionamiento a los/as no residentes.

- **Ampliación de la zona de bajas emisiones de especial protección de la plaza Elíptica y de las medidas restrictivas (acción 50)**

La ZBEDEP Plaza Elíptica, tal como ha quedado plasmada en la ordenanza y como queda en el PMS, es irrelevante.

- El ámbito es muy pequeño, abarca poco más de la plaza, alrededor de 4 campos de fútbol.
- La declaración de la ZBE solo contempla la aplicación de una medida menor: la prohibición de la entrada de vehículos con clasificación ambiental A, con numerosas excepciones. De tal modo, tendrá vedada la entrada una minoría de vehículos.
- La medida es transitoria, pues a partir del 01/01/2025 quedará absorbida con la plena vigencia de Madrid ZBE.
- Gran parte de los vehículos que hoy acceden al ámbito constituyen tráfico de paso. La medida tendrá el efecto de desviar los vehículos a otras rutas, concretamente a la M-40, la avda. de los Poblados y la avda. de Córdoba. Esto es, no tiene consecuencias disuasorias del uso de coche, mantiene la carga de vehículos sobre la zona sur e incluso empeora la situación pues obliga a los coches a hacer un trayecto más largo para evitar la ZBEDEP.

Compartimos a este respecto las apreciaciones de la Dirección General de Sostenibilidad y Cambio Climático de la Comunidad de Madrid, concretamente:

“En el anteproyecto de ordenanza se permite acceder y circular en esta zona a vehículos con distintivo ambiental “B” o “C”, en este sentido se sugiere que se valore la limitación del acceso y la circulación, al menos, a los vehículos con distintivo “B”. En el mismo sentido a los vehículos con Masa Máxima Autorizada superior a tres mil quinientos kilogramos que no se dediquen al transporte público de viajeros.

Por otro lado, se considera que puede ser conveniente estudiar la ampliación de la superficie ocupada por esta ZBEDEP, ya que, entre otros aspectos, una zona de escasa superficie puede provocar un efecto de “cambio de ruta” en los vehículos, que bordearían la zona, consiguiendo el efecto no deseado de aumento de emisiones y por tanto del empeoramiento de la calidad del aire”.

- Creación de más ZBE

Las otras entradas/salidas a Madrid (A-2, A-5, A-3...) sufren, igualmente, el problema de la mala calidad del aire, pero no tienen estaciones medidoras próximas que lo denuncien. Sería, por tanto, preciso extender la declaración de zonas de bajas emisiones a otros ámbitos periféricos. Hacerlo solo en la plaza Elíptica significa repetir la mala práctica de legislar a golpe de titular de periódico.

Obviamente, como se plantea en la propuesta anterior, la declaración de ZBE habría de ser bastante más ambiciosa, en términos de disuasión del uso del vehículo particular a motor, que la ZBE de La Plaza Elíptica.

- Elaboración de un plan de calmado del tráfico o de la estrategia de las supermanzanas

En los Acuerdos de la Villa se alumbra el acercamiento de Madrid a una línea de actuación que se viene abordando en otras ciudades españolas y que cuenta con las experiencias de Barcelona y Vitoria-Gasteiz como una buena práctica o un caso de éxito: la implantación de las supermanzanas. La redacción del acuerdo es muy genérica e incluso tímida, pero tiene el valor de apuntar un modelo de intervención valiente y que está dando buenos resultados allí donde se ha aplicado de manera consecuente. Sin embargo, el PES ni lo menciona.

La configuración urbanística de las calles, tanto en el centro como en el ensanche y en los barrios de los años 50-80, entre la M-30 y la M-40, más los cascos antiguos anexionados, es idónea para acometer masivas operaciones de calmado del tráfico o de desarrollo de lo que podría denominarse la “estrategia de las supermanzanas”.

Los elementos centrales o característicos habrían de ser:

- Supresión del tráfico de paso y agitación.
- Acceso restringido a los vehículos de residentes, carga y descarga y emergencias.
- Reducción de la velocidad.
- Ganancia de espacio público para los peatones y zonas verdes: idealmente invertir el reparto del 70% para los coches y el 30% para los peatones, al 30% y 70%, respectivamente.
- Progresiva eliminación de plazas de aparcamiento.
- Paulatina extensión en el territorio hasta alcanzar la totalidad del término municipal: no células aisladas, sino un tejido de células interconectadas.
- Búsqueda del consenso ciudadano, lo que exige promover la consulta y la participación ciudadanas. Es esencial que no se produzca un amplio rechazo de la opinión pública, ya que

acabaría por sembrar la duda y la deslegitimación sobre una estrategia correcta.

- Aplicación, en las primeras fases, del “urbanismo táctico”. Frente al convencional, es menos costoso, más ágil y rápido, flexible, permite la reversibilidad de las actuaciones y, sobre todo, se asienta en un modelo de intervención participativo, comunitario y horizontal. El urbanismo táctico conlleva, lógicamente, la adopción de medidas de seguimiento y evaluación que permitan determinar los ajustes necesarios y la toma de decisiones basadas en evidencias.

- Transición a un parque menos contaminante (acciones 51 a 62)

En este paquete, el PES compromete un avance sustancial en la introducción de vehículos menos contaminantes en las flotas municipales (EMT, limpieza, policía, bomberos...). Es una línea de actuaciones correcta. También es positiva la apuesta por incentivar los vehículos menos contaminantes en el SER, así como el impulso de la creación de la red de puntos públicos de recarga eléctrica.

Más cuestionable, en cambio, es la línea de subvenciones a particulares y empresas para la compra de vehículos menos contaminantes (CERO, ECO o C), unida a la subvención a oficinas y edificios residenciales para la instalación de puntos de recarga. Entre todas ellas absorben del orden de 300 millones de euros en unos 10 años, de los cuales 250 millones se prevén para la sustitución de unos 100.000 vehículos privados por otros tantos menos contaminantes. Es un verdadero regalo al sector automovilístico, sin resultados en cuanto a la disuasión del uso del coche. Llama la atención el hecho de que el Ayuntamiento de Madrid destine 15 millones de euros/año a la rehabilitación del parque de viviendas (accesibilidad, desamiantado, mejora de la eficiencia energética y reformas estructurales) y se proponga destinar 25 millones/año para incentivar el cambio del coche. Las acciones 58 y 61 habrían de redefinirse a fin de remar a favor de la disuasión del uso del coche o incluso eliminarse.

Gestión de la política de aparcamiento

La ausencia y la carestía de aparcamiento es la razón principal para no usar el automóvil privado según la EDM2018. En la práctica, éste es el instrumento al que con mayor asiduidad apelan los ayuntamientos. Ámsterdam ha encarecido el aparcamiento hasta hacerlo uno de los más caros del mundo. París planea suprimir 60.000 plazas en superficie, el 70% de las existentes. Barcelona está apostando fuerte en este sentido. Oslo ha eliminado las plazas públicas en el centro.

El PMS incide especialmente en tres aspectos: incrementar el aparcamiento disuasorio, aumentar la oferta de plazas de residentes y ampliar y ajustar el SER.

Proponemos:

- Restricción del estacionamiento de los no residentes en la almendra central

- o Supresión y, cuando no sea posible, reducción del aforo de los parking reservados de los edificios de las administraciones públicas. Esta medida, además, permitiría obtener suelos para ampliar la muy deficitaria dotación de zonas verdes y estanciales.
- o Establecimiento de un canon a los parking reservados (para los trabajadores/as y/o los clientes/as) de las empresas, de forma que paguen en función del aforo.
- o Conversión, total o parcial, de los parking municipales existentes en el distrito de Centro en aparcamientos para residentes según vayan venciendo las concesiones.
- o Veto a la creación de nuevos aparcamientos rotatorios y a la ampliación de los existentes. En tal sentido, el ayuntamiento debería oponerse de manera contundente al macroparking del hospital Niño Jesús y cerrar cualquier posibilidad a los dos macroparking propuestos por el Real Madrid en las inmediaciones del Bernabéu.
- o En cuanto a la creación de parking de residentes se habrá de medir y controlar el eventual efecto positivo sobre la tenencia de vehículo particular.

- Corrección del *efecto borde*

Por tal entendemos la situación que se produce en los polígonos perimetrales a la M-30-final de la zona SER (p. ej., La Elipa, La Concepción, Ciudad Universitaria, paseo de Extremadura...) y los polígonos colindantes a zonas industriales y concentraciones de empleo terciario (p. ej., el barrio del Aeropuerto, Virgen de Begoña o Simancas) que soportan los días laborables la invasión de grandes volúmenes de coches de no residentes. El desbordamiento tiene, en la mayoría de los lugares, fuertes e indeseables impactos negativos sobre la movilidad local, la estructura urbana y el paisaje. Es cierto que la presión ha disminuido notablemente a raíz de la pandemia.

En estos casos proponemos la adopción de medidas tales como:

- o Consulta y apertura de procesos de participación ciudadana.
- o Mejora de la dotación de transporte público: itinerarios de bus, ampliación de la cobertura de metro (apertura de estaciones en líneas existentes, creación de nuevos accesos...).

- o Exigencia de planes de movilidad sostenible a empresas y centros de trabajo de más de, por ejemplo, 10 trabajadores/as.
- o Buscar la implicación de las organizaciones sindicales y empresariales.
- o Medidas efectivas de eliminación de las plazas no legales de aparcamiento.
- o Calmado del tráfico: estrechamiento del viario, calles de sección única, áreas de 20 Km/h, incluso 10 Km/h.
- o Declaración de ZAV (zonas de aparcamiento vecinal), gratuitas para los/as residentes, tal como estaban previstas en el artículo 56 y siguientes de la anterior ordenanza de movilidad. Creemos que es preferible esta opción a la ampliación del SER propuesta en la nueva ordenanza y en la acción nº 39.
- o Evitar las medidas que tengan consecuencias negativas sobre los/as residentes.

- **Corrección del efecto de atracción de viajes en vehículo particular asociado a determinados equipamientos y áreas de actividad**

Pensamos en las aglomeraciones en los hospitales (Ramón y Cajal, La Paz, Doce de Octubre...) en horario matutino y vespertino, así como en las invasiones que periódicamente reciben los barrios del entorno de los equipamientos en que se celebran espectáculos de masas (la Caja Mágica, estadio Metropolitano...) y en las invasiones de fin de semana que generan algunas grandes superficies comerciales (p. ej., el polígono de las Mercedes).

Varias medidas de corrección que sugerimos son:

- o Mejoras de la dotación de transporte público: itinerarios de bus, ampliación de la cobertura de metro (apertura de estaciones en líneas existentes, crear nuevos accesos...).
- o Dotación de carriles bici protegidos y mejora para el viaje a pie.
- o Medidas efectivas de eliminación de las plazas no legales de aparcamiento.
- o Aumento del grado de exigencia y solvencia a los planes de movilidad que elaboran los macroequipamientos deportivos o de entretenimiento, grandes superficies comerciales... Con demasiada frecuencia se admiten como planes meras declaraciones de buenas intenciones o conjuntos de medidas generalistas. Se ha de condicionar la concesión de la licencia de actividad a la efectividad de las medidas.
- o Reserva de plazas a la población residente, sin coste para ella. En algunos casos estarán indicadas las declaraciones de ZAV.

- **Creación de una potente red de aparcamientos disuasorios (acciones 45 a 47)**

El mejor aparcamiento disuasorio es que, por así decirlo, <<el coche se quede en casa>>. Esto es, que la gente, para desplazarse de la vivienda al trabajo y viceversa, no utilice el coche. Para ello son condiciones precisas, por un lado, una determinada cultura y conciencia ecológicas y, por otro, que el sistema de transporte colectivo sea accesible, cómodo, eficiente, rápido, barato, seguro... La bicicleta, como modo complementario activo y saludable, puede cumplir un papel clave en áreas de baja densidad, donde el transporte colectivo baja razonablemente su frecuencia, y, en general, en todas las áreas urbanas, hace de eslabón entre la movilidad peatonal y el transporte público y facilita el acceso cómodo, seguro, a las diferentes estaciones e intercambiadores.

Las cuestiones competenciales y una mirada atomista de la movilidad lleva con frecuencia a no evaluar lo suficiente que la movilidad en Madrid está muy condicionada por el volumen de viajes entre la capital y la corona metropolitana. La ponderación de este hecho habría de llevar a enfatizar que, a la hora de planificar la movilidad en la capital, la planificación de la movilidad en los municipios vecinos es una pata inexcusable.

Uno de los asuntos en que esta conclusión se evidencia con más claridad es la de los aparcamientos disuasorios. Para los que viajan desde fuera de Madrid, el lugar para dejar el coche no es en torno a la M-40 y mucho menos en el cinturón entre la M-40 y la M-30. El objetivo ha de ser que dejen el coche, preferiblemente, en casa y si no en su municipio y si no antes de entrar en Madrid. Por eso, la red de aparcamientos habría de localizarse en la corona metropolitana, asociados a las áreas intermodales. Para ello es imprescindible avanzar en:

- o El papel de coordinación de la Comunidad de Madrid y, en particular, en la puesta en marcha del Plan de Estrategia Territorial.
- o El papel del Consorcio Regional de Transporte en tanto que autoridad pública de transportes.
- o La concertación y compatibilización entre los ayuntamientos.

El PMS en este apartado es confuso. En la acción 45 cuantifica en 10.000 las plazas disuasorias a crear en el municipio antes de 2025, con una inversión de 100 millones de euros. En la acción 46 se hace eco del Plan Aparca-T del CRTM, que consta de 10.000 plazas en el municipio y otras 5.000 en la corona metropolitana en el horizonte de 2029. ¿Son las mismas plazas o distintas? ¿Cuántas son, 10.000 o 20.000 plazas en el municipio? Más aun, el PMS nada dice de la suspensión del plan municipal una vez constatado el clamoroso fracaso de los AD de Fuente de la Mora y Pitis.

En realidad, el Plan de Aparcamientos Disuasorios del Ayuntamiento de Madrid tal como estaba (o está) concebido es poco ambicioso y equivocado, al tiempo que es contradictorio con el criterio principal que enunciamos arriba. Varios de los emplazamientos previstos son muy interiores para recibir los vehículos que vienen de fuera (por ejemplo, el de Santa Eugenia), otros se localizan en zonas verdes o dotacionales (el caso más flagrante es el AD previsto en colonia Jardín) y, en fin, un tercer grupo (Pitis, Fuente de la Mora...) solo pueden funcionar como AD para los barrios en que se ubican y, a la vista de los resultados, ni siquiera eso. Por otra parte, la elección fuera del plan de ubicaciones puntuales no mejora las cosas, todo lo contrario, añade improvisación y descontrol a la estrategia. El AD que se pretendía localizar en los terrenos destinados a construir un instituto en San Fermín es un ejemplo palmario, igual que los que se preveían en Hortaleza, en Aravaca o en los terrenos de Defensa en el distrito de Villaverde, muy cerca de otro AD planeado en el cruce de Villaverde.



AD de Pitis, 24/02/2022, a las 11:30 h



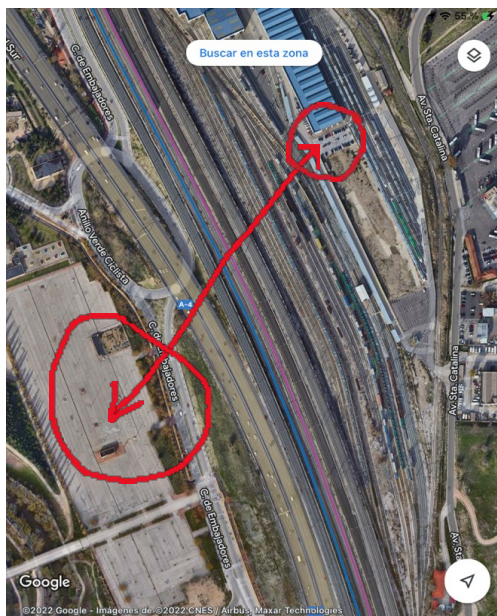
Finalmente, la idea recogida en la acción 47 relativa a la incorporación de los aparcamientos de los grandes centros comerciales y de los parking de zonas como la Casa Mágica o el parque del Campo de las Naciones parece más bien una ocurrencia, por mucho que se les dote de lanzaderas o se refuerce el servicio de bus. Varias de las ubicaciones contempladas no están en las entradas/salidas o exigirían que los vehículos hicieran un recorrido extraño. Por ejemplo, el del Campo de las Naciones, además de no estar asociado a ninguna entrada/salida, antes de la pandemia, estaba saturado al ser utilizado por las personas que trabajan en las empresas de la zona, de modo que no funcionaba como parking disuasorio, sino como atractor de vehículos en el punto de llegada. Por otra parte, ¿qué contrapartida se le va a ofrecer a las grandes superficies para que se presten a dejar sus plazas? La propuesta suena demasiado a regalo a las firmas privadas.

En el caso del AD propuesto en el parking actual de la Caja Mágica suscribimos la alegación realizada por la AB del Barrio de San Fermín. Esta plantea:

En efecto, la Caja Mágica dispone de un importante espacio de aparcamiento infrautilizado, hasta el punto de que ni tan siquiera en los eventos que se celebran en la instalación se hace pleno uso de aquél.

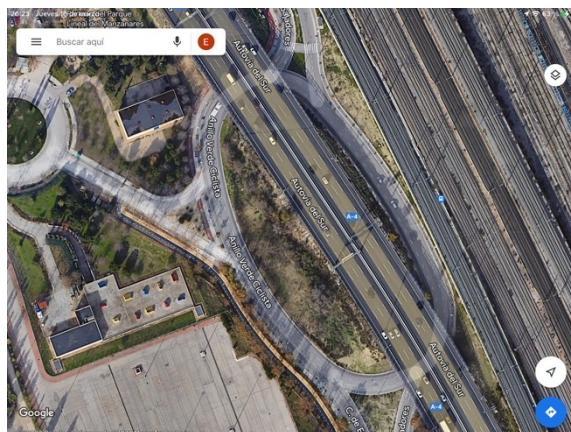
Esto ocurre por distintas razones. Entre ellas, una es que los/as asistentes prefieren eludir el pago, por lo que utilizan las calles del barrio, con la subsiguiente invasión. Otra razón de peso es que en el entorno del aparcamiento de Caja Mágica no hay un punto cercano de conexión al transporte público.

Nuestra propuesta es que se reabra el histórico apeadero de Santa Catalina (actual taller de Renfe), que conectaría el aparcamiento con las líneas C3 y C4 de cercanías, localizadas a menos de 200 metros (ver imagen).



Esta propuesta no solo solucionaría la conexión con el transporte público, sino que también resolvería el problema de aparcamiento de los eventos de la Caja Mágica que tantos problemas acarrea a los vecinos. Asimismo, serviría de cabecera de entrada al parque lineal del Manzanares y daría sentido a la conectividad verde contenida en los planes del Ayuntamiento sobre el Bosque Metropolitano (lote 4). Y, por último, sentaría un hito para la creación de una segunda circular de metro que conecte los distritos de sur y del este.

Otra de las razones que justifican el bajo uso del aparcamiento de la Caja Mágica es la dificultad de acceso a él mediante vehículo, con la que se tropezaría la propuesta del PMS. Tan solo se puede acceder por la calle Embajadores, desde Legazpi, es decir, de dentro de la ciudad hacia afuera. Si realmente queremos poner en servicio el parking hay que resolver su aislamiento. Para ello habría que resolver la conexión de entrada y salida entre la autovía del sur y la rotonda de la calle Embajadores que hay bajo ella.



Por último, estamos hablando de un espacio que se encuentra en un entorno de gran valor ecológico, el parque lineal del Manzanares, situado en las terrazas del Manzanares, declaradas como BIC. Por ello sería necesario que se diera un tratamiento verde al parking: implantación de vegetación y pequeño arbolado sobre jardineras, ubicación de puntos de reciclado, limitación de aforo de vehículos para mantener un adecuado equilibrio ecológico, instalación de sombreros, ocultamiento, camuflaje, que integren los vehículos en armonía con un espacio verde, tratamiento especial del pavimento para disminuir la sonoridad de las rodaduras, instalación de paneles

de absorción de ruidos tanto en los accesos como en las vías de comunicación, instalación de una dotación de biciMAD.

- **Finalización de la red viaria existente**

En lo fundamental, la red viaria de gran capacidad está acabada. No cabe seguir aumentando *ad infinitum* las autovías, autopistas y orbitales que entran, salen, cruzan y rodean la ciudad. El cambio de modelo requiere, en primer lugar, cerrar esa vía de acción. Más grandes arterias suponen, antes o después, más coches por el efecto llamada. Sobre la malla del viario habría, en cambio, que realizar una serie de actuaciones dirigidas a completarla y mejorar su funcionalidad, resolviendo cuellos de botella y otros problemas de conexión.

En consonancia con ello, planteamos:

- o Estudio y ampliación de las conexiones (entradas y/o salidas) con la M-40, muy demandadas en los distritos de Vicálvaro, San Blas, Usera, Villaverde y Carabanchel.
- o Enlaces de la M-40 con el estadio Metropolitano.
- o Accesos a la red de gran capacidad de los nuevos barrios: Sanchinarro, Butarque, Montecarmelo, Ensanche de Vallecas...
- o Los accesos al hospital de Vallecas.
- o Desmantelamiento de los pasos elevados de Pacífico y Puente de Vallecas. En el segundo, habría que aprovechar la actuación para:
 - Ganar espacio en superficie y destinarlo a zonas verdes y suelos dotacionales.
 - Permeabilizar las relaciones entre Puente de Vallecas y Retiro.
 - Reducir el tráfico en la M-30: no se trata de enterrar los carriles y mantener la misma carga de tráfico, sino de contribuir al objetivo de disuadir el uso del vehículo particular a motor.
- o Para combatir la contaminación acústica, estudio e implementación de soluciones a los ruidos en puntos negros como los tramos colindantes de la M-30 con el barrio Virgen de Begoña o con el de La Concepción y de la M-40 en varios tramos comprendidos entre la A-1 y la A-5 en el sentido de las agujas del reloj, especialmente el tramo colindante con el barrio de San Luciano. Las acciones 63 a 65 del PMS son claramente insuficientes.
- o Ensanchamiento del túnel de la c/ Embajadores.
- o Remodelación de las grandes avenidas de los nuevos barrios (los PAUS), algunas con hasta 10 carriles, en las que los coches alcanzan altísimas velocidades. En muchos casos será oportuna la supresión de carriles y la conversión para otros usos.

4.- PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD ACTIVA (pendiente de PEDALIBRE y A Pie)

La EDM2018 muestra que el uso de la bicicleta para hacer desplazamientos es marginal. También señala que se realiza un gran número de viajes cortos en coche o en transporte público. Más de un tercio del total de desplazamientos tienen una longitud inferior al kilómetro y dos de cada tres están por debajo de los 4 Km. Las potencialidades de hacer los viajes a pié, en bici o en otros vehículos de movilidad individual (patinetes...) son enormes. Se produce una brecha amplia entre las posibilidades y la realidad. Una de las condiciones para superarla es la mejora y la adaptación del medio urbano a las modalidades de la movilidad activa y saludable.

El PMS elige bien el objetivo (promover la movilidad activa), pero de nuevo se queda muy corto a la hora de concretar las actuaciones. De hecho no fija siquiera objetivos cuantitativos en relación al peso que sendos modos de movilidad debieran alcanzar al año horizonte de 2030.

Planteamos:

- Estrategia de Movilidad Peatonal

Cualquier plan de promoción de la movilidad a pie que se precie pasa por devolver espacio a los peatones en detrimento del tráfico rodado. El diagnóstico del índice entre la superficie disponible para los peatones y la población, desagregado por barrios, arroja resultados muy deficitarios en gran parte de la almendra central y en las promociones de vivienda periféricas de los años 60 y 70. Es en ese marco que la estrategia de las supermanzanas o la extensión de las áreas de prioridad peatonal adquieren la mayor trascendencia. Está bien mejorar la señalética, rediseñar las aceras... pero es insuficiente si tales medidas no se dan dentro de un plan entre cuyos objetivos esté quitar espacio a los coches y dárselo a los peatones.

En esa línea apuntamos medidas tales como:

- Anchura mínima de las aceras: en torno a 1,8 m, para permitir el paso de un carrito de bebé o de un coche de discapacitado y de otra persona que camina en sentido contrario, sin que ninguna tenga que pasarse a la calzada. Mejor: 3 m, que facilitan el cruce de dos parejas que van al encuentro una de la otra, o que varias personas se paren a conversar sin estorbar a los demás viandantes. En multitud de casos, el ensanchamiento de las aceras es imposible si no va simultaneado de la eliminación de coches y del calmado del tráfico. De ahí la pertinencia de implantar las supermanzanas o las áreas de prioridad residencial.
- Altura libre mínima: por encima de los 2,20 metros que marca la Orden VIV 561/2010.

- Pendientes: los cambios de rasante se han de salvar con escaleras, dotadas de barandillas en los laterales, y con rampas o, cuando no haya otra solución, aparatos elevadores. En Madrid es demasiado frecuente la existencia de rampas con inclinaciones imposibles, intransitables, ni siquiera sirven para subir o bajar el carrito de la compra. Aplicación de la normativa de accesibilidad.
- Pavimentación: antideslizante, sin irregularidades del relieve, preferentemente ejecutada con materiales porosos y juntas permeables, con colorido y variedad, lejos de la mediocridad del predominio de los grises.
- Mobiliario urbano mínimo: bancos, papeleras, farolas y arbolado de alineación. En espacios más amplios y complejos (p. e., aceras de vías básicas), además: kioscos, marquesinas del autobús, postes con pantallas informativas, fuentes de agua potable... En plazas y nodos, además: mesas para el juego, elementos monumentales, aparatos de gimnasia de mantenimiento para personas mayores (itinerarios biosaludables), recintos de juegos para niños, fuentes ornamentales, diminutas láminas de agua... El mobiliario contribuye a estructurar el espacio en tanto responde a criterios de diseño, no a tales o cuales criterios, sino a algunos, lejos de la vulgaridad y la simple y monótona repetición de elementos estándares. Además, el mobiliario exige mantenimiento y reposición periódicos.
- Supresión de obstáculos. Las aceras de Madrid están invadidas de obstáculos. En la actualidad, destacan singularmente dos: el aparcamiento de motos y VMP y las terrazas de los bares.
 - Tal como alegamos a propósito de la ordenanza de movilidad, planteamos que se debe prohibir el aparcamiento y circulación de las motocicletas y ciclomotores sobre la acera, pasos, paseos y demás estancias destinadas a los/as peatones. Las restricciones vigentes se incumplen sistemáticamente, entre otras razones porque la normativa es enormemente abstrusa.
 - Las medidas adoptadas con motivo de la pandemia para favorecer la colocación de terrazas en la vía pública y la modificación reciente de la ordenanza de terrazas han agravado un problema que viene de viejo. La ocupación del espacio público por las construcciones, mesas, sillas... resta espacio a los/as peatones y, además, el incumplimiento sistemático de la reglamentación siembra de barreras las aceras. Resulta chocante que en la acción 29 se hable de aumentar la vigilancia sobre las terrazas y quioscos, cuando resulta que el ayuntamiento no cuenta con los recursos de inspección necesarios y cuando la normativa ha permitido que la huella crezca de manera desmedida y con ella las probabilidades de burlar la norma².

² Véase <https://aavvmadrid.org/infracciones-terrazas-hosteleria-madrid/#gallery-32-3-2680-2>.



- Iluminación nocturna: no deben existir zonas oscuras, sin luz o mal iluminadas. Tampoco deben existir zonas con una luz estridente, que, p ej., en vías de tráfico incitan a aumentar la velocidad. Los báculos y las farolas forman parte del mobiliario, por lo que les es aplicable lo dicho acerca del diseño.
- Arbolado: en el número necesario, según el tipo de calle y el porte del arbolado, para alcanzar, p. e., un mínimo de 6 horas diarias de sombra en verano. Aparte las funciones reguladoras de la temperatura y, en particular, la lucha contra la formación de islas de calor, el arbolado desempeña otras funciones esenciales en el medio urbano, tal como la animación al encuentro social y el relajamiento psicológico.
- Ruido: la contaminación acústica disuade caminar por determinados lugares. La misma se puede eliminar o atenuar mediante la colocación de pavimentos sonorreductores en las calzadas, la limitación de la velocidad y la intensidad del tráfico, el arbolado... En zonas con arbolado frondoso, altos, es posible la creación de agradables paisajes sonoros gracias a la población avícola.
- Contaminación del aire: igualmente los malos olores y la contaminación atmosférica disuaden el paseo. En este apartado, gran parte de los logros que se puedan alcanzar depende enteramente de la reducción del tráfico. La vegetación de los barrios, aparte su función biológica (absorción del CO₂, fijación del azufre...), sirve para perfumar la calle, cualidad que es especialmente interesante para la creación de determinados ambientes en el espacio público.

- Cruces: son el punto crítico del encuentro entre el peatón y los vehículos. Deben prolongar el curso natural del itinerario peatonal, no cortarlo de manera abrupta y desviar al peatón. Los cruces transversales, de una acera a la otra, han de ser numerosos, evitando así que los peatones crucen por lugares no señalizados o, en su caso, deban hacer largos recorridos para encontrar un paso de peatones o un semáforo. Han de estar bien señalizados para los vehículos y, asimismo, el trazado ha de ser claro para que los peatones no se *pierdan* en la travesía. Previo al cruce, en calles en que los coches tienden a ir a una velocidad excesiva, se deben colocar resaltes en la calzada u otros elementos que fuercen al conductor a pisar el freno. La superficie ha de ser continua y el pavimento adecuado. Se ha de valorar la eliminación de las vallas de contención peatonal, así como de otros obstáculos, tanto los que impiden el paso como los que dificultan la visión (la del conductor o la del peatón): mobiliario, ramas de los árboles, coches aparcados... Las aceras estarán rebajadas correctamente. Un cruce no debe ser demasiado largo; si lo es, se debe acortar dividiéndolo en dos, colocando refugios a mitad de camino.
- Pasos de peatones: son aconsejables los que se forman con un resalte sobre la calzada, dando continuidad al nivel y el material de la acera. Obligan a los conductores a reducir la velocidad, dificultan el aparcamiento, subrayan la continuidad del itinerario peatonal, dan más seguridad al peatón... La anchura puede oscilar entre 8 y 4 m, según el volumen de personas, y no deben tener una altura que ponga en riesgo los bajos de los automóviles y dificulten el tránsito de los autobuses.
- Pasos con semáforo: es esencial cuidar la señalización y la visibilidad. Los tiempos de verde para el peatón deben medirse en función de la anchura del cruce y suponiendo la velocidad de paso de una persona mayor. La sucesión debe hacerse de forma que el peatón no deba esperar, por término medio, más de 60-80 segundos. Todos los semáforos han de estar dotados de sonido para las personas ciegas.
- Orejas y salientes: son ampliaciones de la acera en las esquinas de las calles o a mitad de ellas. Sirven, entre otras funciones, como plataforma para que los peatones esperen el verde del semáforo y contribuyen a reducir la velocidad de los vehículos.

- Fomento de la movilidad en bici

Aunque la capital lleva aplicando desde hace tiempo medidas con relación a la bici, muchas de ellas no han surtido el efecto esperado y otras son claramente contrarias a una promoción ciclista permeable a todas las capas de la sociedad. La falta de una red ciclista coherente, continua, segura y suficientemente densa hace que la promoción de la bicicleta nunca termine de despegar ni de ser relevante en la movilidad urbana de Madrid. Asimismo, el grado de desarrollo de la bicicleta dista mucho de ser uniforme en el conjunto

de la región, lo que dificulta un uso generalizado y el desarrollo de la intermodalidad.

En las líneas que siguen incluimos algunas consideraciones en orden a promover el uso de la bici como un vehículo apto para desplazamientos por cualquier motivo. Ello pasa por la normalización del uso. El diagnóstico de partida es que hay pocos/as ciclistas, hay poca infraestructura para su uso en las debidas condiciones y no hay cultura de la bicicleta.

Desde 2008 contamos con un Plan Director de Movilidad Ciclista (PDMCM 2008) que define una Red Básica Ciclista y unos condicionantes claros de cómo ha de desarrollarse la bicicleta en nuestra ciudad. Este plan, actualizado y aprobado por todos los grupos políticos en 2017 (PDMCM2008+), crea un marco idóneo para ordenar las actuaciones ciclistas y así conseguir su objetivo principal: “la EQUIDAD CICLISTA, entendida como la promoción de la movilidad ciclista para el conjunto de la ciudadanía, atendiendo las necesidades de todos”.

Nadie duda de la necesidad de disponer de una red ciclista, que permita el viaje desde cualquier origen a cualquier destino, pero esta red debe cumplir una serie de condiciones mínimas para que tenga un verdadero efecto llamada. La mayoría de las que a continuación se mencionan ya están recogidas en el Plan Director, pero no se cumplen adecuadamente:

- Debe ser segura, que tenga en cuenta el carácter vulnerable de los y las ciclistas. Ha de segregar de un modo eficaz el tráfico ciclista del tráfico motorizado y de los peatones, minimizando los riesgos en las intersecciones y proporcionando a los/as ciclistas la sensación de seguridad que la calzada por sí sola no les ofrece. Se emplearán elementos físicos de protección. Hay que evitar la segunda fila, la carga y descarga y los usos ajenos al objeto de la infraestructura ciclista. La Fundación 8-80 Cities ha definido este concepto mediante la conocida regla 8-80: una infraestructura ciclista es segura si puede ser usada confiadamente por personas de 8 a 80 años.
- Debe conectar y ser coherente. La conectividad significa que la red enlaza los principales atractores de viajes (lugares de trabajo, escuelas, centros comerciales, universidades, estaciones del transporte público, lugares de ocio...) entre sí y con las principales áreas residenciales, de modo que sea útil para la movilidad cotidiana. Y debe ser coherente con otras redes y conectar redes de transporte público o peatonales.
- Debe ser accesible y continua. Que a la vía ciclista se acceda fácilmente desde otras vías y que ofrezca la posibilidad de continuar del principio a fin sin necesidad de bajarse de la bici por defectos de diseño, nula protección ante la invasión de otros

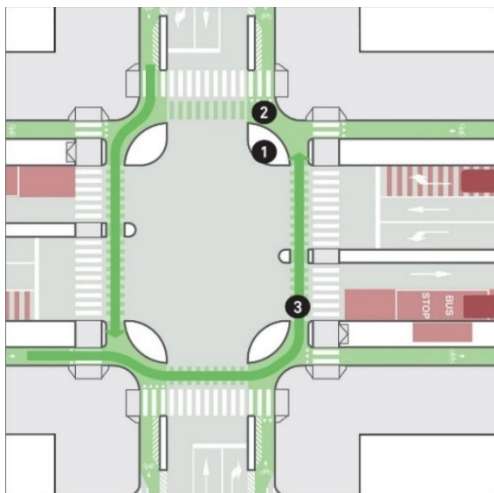
vehículos o tramos que dejan de ser vía ciclista de forma momentánea.

- Debe ser homogénea y de fácil interpretación, de modo que las vías ciclistas respondan morfológicamente casi siempre a un mismo modelo y posean una señalización uniforme, con información acerca de su trazado. El diseño será simple, claro e intuitivo a fin de que los/as ciclistas interpreten fácilmente y de un sólo golpe de vista el itinerario ciclista y la ordenación de sus intersecciones.
- Debe ser directa y eficiente tanto en términos de distancia entre origen y destino (mínimo factor de desvío) como de tiempo: número de intersecciones, duración de los semáforos, prioridades, etc. Como regla general son las avenidas principales y ejes estructurantes las vías más directas y orográficamente más favorables con lo que serán las principales candidatas para disponer de carril bici.
- Debe ser atractiva y cómoda, que asegure la percepción y la posibilidad real de que dos bicicletas puedan andar juntas, con una sección de los carriles bici que contemple mayor espacio en las curvas, frente a las rectas, un radio de giro adecuado a la velocidad estimada y tener en cuenta el factor de balanceo, especialmente en tramos de subida o al inicio de la marcha (semáforo, por ejemplo). Un pavimento atractivo (por ejemplo, de color diferenciado) o una señalización específica, son elementos de diseño que pueden contribuir a hacer la red atractiva para los usuarios potenciales.
- Debe ser suficientemente densa. Cada municipio debe conectarse con los de alrededor, formando una red de autopistas ciclistas. Dentro de cada municipio debe existir una red ciclista básica, trazada de modo que ningún punto esté a más de 500 m.
- Debe complementarse con un desarrollo ciclista distrital y de barrio donde se combine la integración de la bicicleta en la calzada en vías con poco tráfico y velocidad baja junto con infraestructura segregada. La baja velocidad deberá garantizarse por construcción. Por norma general, las calles deberán ser siempre de ambos sentidos para las bicis, asegurando permeabilizaciones selectivas que no afecten a las bicicletas.

Por otra parte, en relación a las vías ciclistas sugerimos:

- Establecer el principio general de que la creación o ampliación de la red ciclista no debe hacerse a costa de una reducción del espacio peatonal. La parte dedicada a la circulación de bicicletas deberá estar segregada de la parte dedicada a los peatones, así como de la parte dedicada al resto de vehículos.
- Considerar el auge de la ciclologística (bicicletas de carga) y el efecto de la pandemia de cara a fijar unas secciones mínimas. Para vías monodireccionales 2 m y vías ciclistas bidireccionales 3 m. Deben ser posibles los adelantamientos entre ciclistas en los carriles bici.

- Los carriles bici serán, por defecto, sobre la calzada y adyacentes a la acera, asegurando una distancia lateral de seguridad con el resto del tráfico motorizado, a través de resguardos, de al menos 80 cm y protegidos del resto del tráfico y de las invasiones de segunda fila y carga y descarga por bolardos, bordillos, aletas de tiburón o cualquier otro elemento vertical que impida la ocupación indebida de otros vehículos. Si se conserva la banda de aparcamiento, el carril bici estará situado entre los coches aparcados y la acera. La pintura y los elementos plásticos horizontales separadores de carriles de apenas unos centímetros de alto no son elementos protectores, no evitan la invasión de vehículos y por lo tanto no son recomendables usarlos sin complementarlos con elementos verticales
- En los cruces e intersecciones, después de los peatones, la bici es el elemento más débil, por lo cual se ha de otorgar prioridad en las maniobras. Esto supone que asegurar la visibilidad, junto con el uso de intersecciones protegidas y los carriles bici en rotondas, es clave. Se debe facilitar el giro a la izquierda y, asimismo, la continuidad de la marcha o el giro a la derecha con el semáforo en rojo respetando la prioridad del tráfico que tiene el semáforo en verde y a los peatones que cruzan.

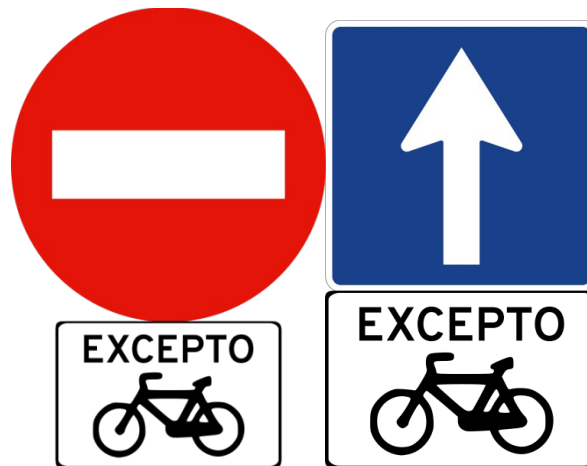


- Creación de adelantabicis (no motos) antes de la línea de detención de los semáforos que les permita una posición adelantada y más visible y semáforos exclusivos que adelanten el ciclo verde para una salida anticipada que establezca condiciones más seguras en el cruce.
- Mayor vigilancia para evitar la invasión indebida de los carriles bici, mediante campañas específicas dirigidas a proteger a las personas que se mueven en bici y no a criminalizarlas.
- En tramos de especial importancia para movimientos en bicicleta y cuando una solución diferenciada no sea posible, considerar un carril compartido Bus-Bici, excluyendo taxis y motos.

- En tramos de carácter interurbano en los que se opte por segregar a las bicicletas de los peatones (como en el anillo verde ciclista de Madrid, por ejemplo), procurar que la parte peatonal se haga de adoquines o un pavimento claramente diferenciado para reforzar por donde tiene que ir cada persona.
- En vías ciclistas, extender el uso de bordillos montables para evitar los accidentes al chocar la rueda con los bordillos.
- En semáforos que dispongan de pulsador, irlos sustituyendo por dispositivos que detecten a los ciclistas a medida que van aproximándose y de mantenerlos, situarlos de tal modo que sea cómodo pulsarlo sin necesidad de bajarse de la bici o de tal manera que los peatones no tengan que atravesar la vía ciclista para pulsarlo.
- Permeabilización de carreteras y vías de tren. En muchos casos, lo que no permite realizar trayectos en bicicleta entre distritos o municipios son las barreras que constituyen las autovías, autopistas, vías del tren, el AVE.
- En caso de haber obras, priorizar la conservación de itinerarios peatonales y ciclistas, en lugar de suprimir sistemáticamente el uso de las aceras y los carriles bici para evitar que las obras afecten a los vehículos a motor.
- Cualquier proyecto de construcción o reforma de carreteras o de calles deberá incluir infraestructura ciclista y medidas que favorezcan su uso.

Respecto a las vías compartidas sugerimos:

- Limitar la velocidad de los coches, según la jerarquía de vías, a 10-20-30 Km/h, asegurando un diseño vial que impida físicamente sobrepasar estas velocidades (resaltes, pasos de cebra sobreelevados, estrechamiento sección, pavimento rugoso, aceras continuas, etc.). La mayoría de las calles deben tener la velocidad máxima por debajo de 30 Km/h.
- Permitir y señalizar (“prohibido, excepto bicis”) el doble sentido ciclista (a contramano) con carácter general en todas las calles residenciales/secundarias. Adaptar las entradas y salidas y/o marcar espacio exclusivo a lo largo de todas ellas (variar o suprimir las bandas de aparcamiento si es preciso)



- En las calles compartidas bici-peatón, aplicar la tipología más adecuada según las diferentes intensidades previstas y siempre teniendo en cuenta la seguridad de ambos. Las peatonalizaciones no podrán suponer una prohibición genérica para circular en bici.

Nº de peatones por metro de sección y hora	Solución recomendada (puede variar según día u hora)
< 100	Coexistencia sin separación de ningún tipo.
100 - 160	Separación blanda: ninguna diferencia de altura pero color y/o textura deferente del pavimento; o bien uso de marcas horizontales, etc.
160 - 200	Separación más dura: diferencias de nivel más o menos acusadas, separaciones físicas, etc.
> 200	Ninguna posibilidad de coexistencia. El ciclista debe bajar de la bicicleta y arrastrarla consigo.

- Muchos de los criterios analizados a propósitos de los itinerarios peatonales son aplicables aquí. Así, los relativos al mobiliario, el arbolado, la contaminación atmosférica, el ruido, la iluminación, el pavimento para evitar caídas, los cruces...
- Campañas de concienciación a los conductores y de promoción en el uso de la bici.

Otro elemento de la infraestructura ciclista son los aparcamientos en origen y en destino. Así:

- Modificación de la normativa para la creación de aparcabicicletas en comunidades de vecinos y en edificios de nueva construcción. Toda nueva construcción residencial ha de contar con dos plazas

de aparcabicis techado y cerrado por vivienda con fácil acceso a nivel calle.

- Los aparcabicis en edificios públicos (escuelas, ayuntamientos, hospitales...) deberán situarse dentro del recinto para dar una mayor sensación de seguridad.
- Homologar distintos modelos de aparcabicis para poder adaptarse a distintas tipologías según las necesidades que haya y que eviten daños a las bicicletas (mayor empaquetamiento, de dos pisos, provisionales para eventos...). Añadir también aparcamientos para VMPs.



- Con carácter general, los aparcabicis deberán ir instalados fuera de la banda peatonal. Excepcionalmente, se podrá usar la parte de la acera destinada al mobiliario urbano para instalar aparcabicis. Considerar el poner las Us invertidas paralelas a la calzada (como en la reforma de las calles de plataforma única de Chueca) para dejar el máximo espacio libre al peatón. Nunca instalar aparcabicis pegados a la fachada de los edificios.
- Modificar las normas urbanísticas, legislando que todos los estacionamientos existentes en centros de trabajo, de estudios, de ocio, estaciones de transporte, servicios públicos, edificios comerciales, tanto de nueva construcción como existentes, dediquen un 10% de su área total a estacionamiento gratuito de bicicletas y vmps. Establecer un periodo de 3 años para su total implementación (es muy barato y fácil), fiscalización posterior y sanciones ejemplares por incumplimiento.

Se ha de insistir en la mejora sustancial de la intermodalidad bici-transporte público:

- Lo que supone, además de la creación de aparcabicis en las estaciones y áreas intermodales, la adopción de medidas que favorezcan subir las bicis a los autobuses, metro y trenes, tales

como la adecuación de espacios y plataformas específicos para el traslado (el primer coche de los trenes, la parte trasera de los autobuses...).

- A nivel regional, redactar un Plan Director de la Bicicleta de la Comunidad de Madrid donde se recoja una red regional de autopistas ciclistas que comuniquen de forma segura y rápida los municipios entre sí y las estaciones e intercambiadores de transporte, conecten con las redes ciclistas locales y promuevan su construcción.

Por último:

- Promoción de los servicios de alquiler de bicis de titularidad municipal. De hecho, los problemas anteriores relacionados con el aparcamiento en origen y destino y la intermodalidad se ven muy facilitados en tales casos. Tres características del servicio han de ser:
 - o Concepción: ofrecen un medio de transporte más.
 - o Ámbito: han de cubrir toda la ciudad. En tal sentido, a corto plazo, BiciMad debe extenderse fuera de la M-30.
 - o Precio módico: comparado con el que ofrecen otras ciudades, el servicio de Madrid es caro.

5.- IMPULSO DE LOS CAMINOS ESCOLARES (pte de Revuelta Escolar)

6.- PLANIFICAR Y MEJORAR LA DUM. ANTICIPARSE A LA APARICIÓN DE PROBLEMAS NUEVOS

La movilidad asociada a la distribución urbana de mercancías (DUM) no solo representa una cuota muy significativa sobre el total de movimientos motorizados que se realizan en la ciudad y sobre el total de emisiones contaminantes a la atmósfera, sino que todas las previsiones apuntan a un fuerte incremento del volumen de desplazamientos en los próximos años como consecuencia de la implantación del comercio electrónico.

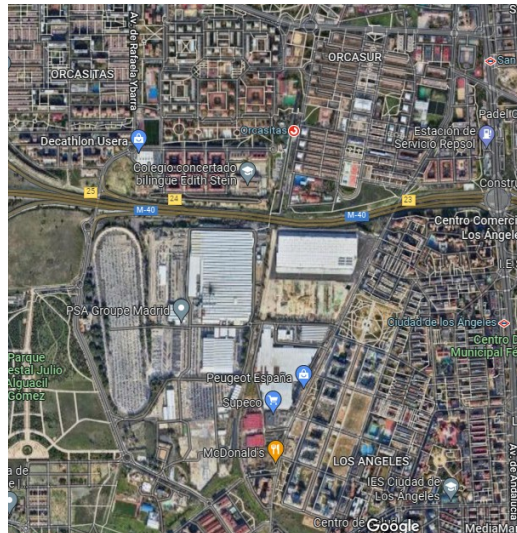
El PMS aborda la cuestión desde diversos ángulos y hace hincapié en la transición de los vehículos a tecnologías menos contaminantes, la modernización de la gestión de la carga y descarga y la ampliación de plazas y la creación de una infraestructura logística basada en grandes plataformas exteriores y una red de micropuntos interiores a la trama urbana.

Probablemente uno de los aspectos más relevantes de la DUM es la logística de última milla. El PMS se queda corto, no aborda en

profundidad todas las facetas de la misma. Por otra parte, de nuevo se advierte la desconexión del PMS con la revisión paralela de las normas urbanísticas que lleva a cabo el Áreas de Desarrollo Urbano.

El Plan diseña un modelo basado en la creación de grandes plataformas o centros logísticos “especialmente entre la M-30 y la M-40” (acción 69). A corto plazo, prioriza las localizaciones en Villaverde y Vicálvaro. Señala que respecto de cada centro se realizará un “análisis de impacto para minimizar las externalidades”. Complementariamente, la acción 70 propone la creación de una red de “microhubs”, pero no la desarrolla más allá del mero enunciado. La única concreción que hace al respecto el PMS es la de crear 5 microplataformas vinculadas a la DUM en el distrito Centro y alrededores. La expedición de mercancías desde aquéllas se haría en vehículos limpios. La acción 73 señala el impulso de la instalación de taquillas de distribución del e-commerce en los aparcamientos de la EMT y en otros centros intermodales.

La falta de planificación de la DUM se muestra bien a las claras en la autorización de la Pal-M40 en la calle Eduardo Barreiros, pegada a los barrios de San Luciano y del Cuartel de Ingenieros y en las proximidades de los barrios de Orcasur, Ciudad de los Ángeles y de Villaverde Alto. Carece de acceso de entrada y salida a la M-40, a pesar del nombre, los vehículos utilizan el viario de los barrios colindantes, los camiones de alto tonelaje atraviesan zonas densamente pobladas y, en particular, la calle Alcocer, que cuenta con un solo carril por sentido... Las licencias de construcción y de actividad fueron concedidas sin contar con un mínimo estudio de las afecciones sobre la contaminación atmosférica y acústica del entorno, ya de por sí bastante castigado. Ni siquiera se contó con un estudio de movilidad digno de tal nombre. Tan es así que la JM de Villaverde tuvo a posteriori que encargar uno a cargo sobre su presupuesto, estudio -dicho sea de paso- cuyos resultados no se han hecho públicos. Más aun, se incumplió el compromiso, adquirido por el Delegado de Desarrollo Urbano en una reunión con las entidades vecinales celebrada en el salón de plenos de la JM, referido a demorar la licencia de funcionamiento hasta que estuviera ejecutado el desdoblamiento de Barreiros. Las promesas relativas al empleo de vehículos no contaminantes han quedado en eso, en promesas.



Contando con este precedente, sorprende que la acción 69 del PMS contemple localizar más plataformas grandes entre la M-30 y la M-40. ¿Dónde? Gran parte de los suelos que forman la corona circular comprendida entre ambas orbitales están colmatados y los pocos terrenos libres existentes pertenecen a la infraestructura verde o están incorporados al proyecto del Bosque Metropolitano. En cualquier caso, los posibles terrenos vacantes que haya estarán rodeados de zonas residenciales, por lo que cabe esperar que se produzca colisión. La previsión que hace el PMS de elaborar un análisis de impacto es demasiado escueta y vaga. A propósito de la Pal-M40, las entidades vecinales del entorno solicitaron reiteradamente que se redactara un Plan Especial, concretamente un Plan Especial para el control urbanístico ambiental de usos (PCUAU), regulado en el artículo 5.2.7 de las normas urbanísticas. La solicitud fue desestimada con la disculpa de que los PCUAU no están previstos para estos casos, obviando el hecho de que el artículo 50.1.c de la ley del suelo de la Comunidad de Madrid señala que uno de los supuestos para acometer la redacción de un plan especial es “la conservación, la protección, la rehabilitación o la mejora del medio urbano”.



En realidad, el PMS establece el objetivo de contar a 2030 con 10 emplazamientos, pero tan solo menciona los previstos en Vicálvaro y en Villaverde, dejando el resto para un indefinido “otros que vayan surgiendo”. Tampoco está bien determinado qué plataformas hay previstas en los dos distritos mencionados. El PMS no cuestiona la inadecuación de que las grandes plataformas se concentren en ellos, en lugar de formar una red que rodee el municipio, con localizaciones dentro del término municipal o en la corona metropolitana. La concentración es disfuncional por cuanto es contradictoria con la idea de localizarlas de manera que se maximice la extensión del territorio cubierto. Acumula los impactos negativos en los distritos del sur y este, como sucede en la distribución de tantas otras dotaciones e infraestructuras. Además de los impactos sobre la contaminación atmosférica y acústica y sobre la movilidad, hay que considerar que la concentración no contribuye al impulso del tejido de actividades económicas avanzadas en los polígonos industriales del sur, sino que perpetúa el desequilibrio existente en la actualidad.

A su vez, el documento de la modificación de las normas urbanísticas plantea la división de la clase de almacenamiento en tres categorías: almacenaje mayorista, almacenaje con reparto a domicilio y almacenaje logístico. Los segundos serán admisibles en ámbitos residenciales siempre que tengan menos de 350 m² o, si hay informe de movilidad favorable, entre 350 y 1.000 m². Los terceros requerirán informe de movilidad y serán admisibles en zonas residenciales si la superficie es inferior a 1.000 m². En las tres categorías se exigirá que dispongan de dotación de plazas de carga y descarga si cuentan con una superficie superior a 350 m².

Los almacenes de reparto a domicilio y los pequeños establecimientos logísticos de última milla vienen proliferando bajo la denominación *dark stores*, por similitud con las *cocinas fantasma*. En ambos casos, la convivencia con los usos residenciales es conflictiva, pues acarrearán ruido, contaminación del aire, congestión de la movilidad, sobreocupación de las plazas de aparcamiento, aumento de la indisciplina viaria, choques con el vecindario... La modificación de las normas urbanísticas equivoca el tiro al abordar la cuestión. En lugar de priorizar la localización de los microestablecimientos en edificios no residenciales, centra todos los esfuerzos en encajarlos en los bajos de los edificios de viviendas. Por su parte, el PMS elude la cuestión, refiriéndose a una teórica red de microhubs 4.0 y al reparto mediante triciclos eléctricos. Todo eso está muy bien, pero es claramente insuficiente. Tanto más cuanto el insistente uso de palabras en inglés y añadir *eléctrico* detrás de cada tipo de vehículo da una apariencia o una pátina de modernidad que no se compadece con la realidad ni con los esfuerzos que se realizan para hacerlo realidad.

Proponemos:

- La creación de una red de centros de consolidación o grandes plataformas de ruptura de carga en las afueras de la ciudad, bien conectadas con la red de carreteras y ferrocarriles y repartidos por el perímetro. La localización de estos centros debe conllevar la aprobación de los correspondientes planes especiales (artículo 50 de la ley del suelo de la Comunidad de Madrid), que hagan hincapié en el examen de los impactos sobre la calidad del aire, acústicos y de movilidad. Como cualquier otro plan especial, el trámite de aprobación implica la apertura de los preceptivos plazos de información pública.
- La creación de almacenes en el interior de la ciudad (varios por distrito), desde los que realizar la distribución a los establecimientos y domicilios. Las localizaciones pueden ser espacios dentro de los mercados municipales, parking públicos, edificios de uso exclusivo... La aprobación estará condicionada a la realización de estudios de impacto y la adopción de las medidas pertinentes de corrección: ruidos, contaminación atmosférica, movilidad... Igualmente tales estudios deben someterse a información pública.
- Fomento de la red de puntos de conveniencia (lugares de entrega de los pedidos): tiendas, gasolineras, taquillas o buzones inteligentes...
- Fomento de las entregas en transporte público: uso de los aparcamientos de la EMT, las estaciones de metro y cercanías como puntos de entrega (consignas...) y de los metros, trenes y autobuses para el desplazamiento de paquetería. El transporte público podría abrir una nueva y muy prometedora línea de actividad.
- Medidas disuasorias de los portes en vehículos con muy baja ocupación y de la entrega puerta a puerta. En tal sentido, proponemos la creación de una tasa de última milla o, según se la conoce en algunas ciudades, *la tasa Amazon*. Esta y las dos propuestas anteriores parten de tres ideas básicas:
 - El modelo del reparto domicilio a domicilio es insostenible. La gran capilaridad que permite el comercio electrónico se ha de cohonestar con la multiplicación de los puntos de entrega para la posterior retirada por el/la consumidor/a final. El comercio local tiene aquí una gran oportunidad para renacer.
 - La electrificación de la flota se ofrece como una panacea. Pero esta (y sus alternativas: hidrógeno...) tardarán mucho tiempo en implantarse hasta ser dominantes, con el problema añadido de que la electrificación de la flota de vehículos pesados hoy por hoy es difícil. Pero, aun suponiendo que el objetivo fuera alcanzable en poco tiempo, tenemos que no basta con cambiar del empleo de las energías fósiles a las energías renovables, sino que hay que reducir -y mucho- el consumo total de energía.

- La multiplicación de los puntos de distribución entraña un sobreuso del espacio público por las empresas privadas. Es justo que paguen por ello.

7. PROMOCIÓN DE LOS PLANES DE MOVILIDAD DE LAS EMPRESAS, CENTROS DE TRABAJO Y POLÍGONOS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA

Los viajes pendulares residencia-lugar de trabajo aglutinan el motivo que más viajes en medios mecánicos genera en un día ordinario. De ahí la importancia de incidir en ellos. Un instrumento para hacerlo es la elaboración de planes de movilidad sostenible de las empresas, centros de trabajo y polígonos de actividad.

Propuestas:

- Instar la aprobación de una ley regional de movilidad que, entre otros aspectos, regule la obligación de que las empresas y centros de trabajo de más de X trabajadores/as cuenten con planes propios de movilidad.
- Animar la elaboración de planes de movilidad, tanto los específicos de empresa/centro como los formulados por varias empresas/centros que coinciden en un mismo polígono de actividad.
- Fomentar la participación de las organizaciones sindicales, comités de empresa y representantes de los/as trabajadores/as.
- Impulsar la inclusión en los planes de medidas tales como (a modo de ejemplo):
 - o Apoyo al uso del transporte público:
 - Subvención (plus extrasalarial) por la empresa de la compra del abono transporte y otros títulos similares.
 - Convenios con el CRTM para hacer un descuento en el precio de los títulos si la empresa (o un conjunto de ellas pertenecientes a un mismo ámbito) adquiere mensualmente una cantidad superior a X.
 - o Limitación del acceso gratuito a las plazas de aparcamiento de la empresa a personas con movilidad reducida, coches compartidos y algunos otros casos debidamente justificados.
 - o Recuperación o implantación de rutas de empresa.
 - o Incentivación del uso de la bici:
 - Aparcamiento dentro del recinto de la empresa.
 - Puntos de recarga para bicis eléctricas.
 - Instalación de duchas y servicios para el aseo y cambiarse de ropa.
 - Creación de servicios de préstamo de bici por la propia empresa a su personal.
 - Plus por desplazarse en bici al trabajo.

- o Apoyo al desplazamiento a pie desde casa o desde la estación de metro/tren/autobús.
- o Promoción del coche compartido:
 - Facilitar los emparejamientos (página web, intranet, tablón de anuncios, reuniones...).
 - Derecho preferente a acceder gratuitamente a los aparcamientos de la empresa.
 - Ofrecer coches/furgonetas de la empresa.
- o Fomento de la flexibilidad horaria de entrada/salida, las jornadas continuas y los horarios comprimidos.
- o Animar el teletrabajo, sea en el domicilio, sea en telecentros.
- o Impulso de la sustitución de viajes por razones de trabajo por un mayor uso de la teleconferencia, la videoconferencia y la webconferencia.

Uno de los aspectos que se ha de primar en este apartado es el llamado “aplanamiento de la curva”, esto es, el escalado de las horas de entrada/salida a los lugares de trabajo, de modo que se impidan las grandes aglomeraciones de viajeros/as en las horas punta. Esta cuestión ha resaltado especialmente en este momento, cuando miles de personas coinciden en los vagones del metro y del cercanías, contraviniendo las recomendaciones sanitarias acerca de la distancia física. Aquí es fundamental la negociación sindicatos-empresas.

8.- CREACIÓN DE LA MESA DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Proponemos la creación de una Mesa de la Movilidad Sostenible, con las siguientes características:

- Objeto: promover la movilidad sostenible.
- Carácter consultivo e informativo.
- Espacio de participación y debate ciudadano, de puesta en común, encuentro de diversas perspectivas y enfoques, estudio y análisis de propuestas...
- Formada por el Área de Movilidad municipal, Consorcio Regional de Transportes, EMT, organizaciones sindicales, empresariales, vecinales, ecologistas, universidades...
- Reuniones periódicas (trimestrales o semestrales), además de las extraordinarias.
- Será posible la creación de comisiones o grupos de trabajo específicos sobre asuntos concretos.

La movilidad es un tema extraordinariamente sensible para la opinión pública, suscita debate y polémica. El contraste es positivo en tanto que sirve para acercar posturas, propicia consensos ciudadanos, permite el intercambio de conocimientos, provoca el surgimiento de soluciones innovadoras... En un momento en el que las administraciones públicas (en este caso el ayuntamiento) deben tomar medidas trascendentes sobre la movilidad para combatir la

contaminación atmosférica y las consecuencias negativas del cambio climático y para cumplir con los requerimientos, entre otros, provenientes de la Unión Europea, es necesario contar con una opinión pública informada y abierta a incorporar decisiones que afectan al modo de vida y a la cotidianeidad.