



Ayuntamiento de Madrid
Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad

ALEGACIÓN AL PROYECTO INICIAL DE ORDENANZA POR LA QUE SE
MODIFICA LA ORDENANZA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DEL
05/10/2018

Madrid, 28 de junio de 2021

Enrique Villalobos Juan, con DNI xxxxxx, 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

DICE

Que la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid aprobó en su reunión del 27/05/2021 el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 05/10/2018.

Que, dentro del plazo establecido, presenta al citado proyecto 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).

La incidencia de la contaminación atmosférica en las tasas de enfermedad y muerte es alarmante. Lo prueban numerosos informes realizados o difundidos por la OMS¹, la Agencia Europea de Medio Ambiente² o la Sociedad Española de Neumología y Cirugía Torácica³, aun cuando las administraciones son bastante parcas en la realización de estudios y la publicación de informaciones al respecto. El *State Global Air 2019* dice que la polución del aire es la quinta causa de muerte en el mundo y cuantifica que más de 5 millones de personas mueren anualmente a consecuencia de ella⁴.

Diversos informes sitúan a Madrid 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 Turín⁵.

En la presente coyuntura, este asunto adquiere la máxima relevancia, toda vez que diversos estudios realizados por prestigiosas universidades y centros de investigación de Europa, China y EE UU encuentran indicios de correlación significativa entre mayores niveles de contaminación y mayor tasa de mortalidad a causa de la COVID^{6 7}. La contaminación, en hipótesis, ayuda al virus en tanto puede contribuir a su diseminación en el aire y/o en tanto amplifica la vulnerabilidad de las personas que padecen enfermedades cardiorespiratorias. La transmisión de la enfermedad por el aire cuenta con “pruebas abrumadoras” según los resultados de una investigación en la que participan varias universidades norteamericanas⁸.

Un contexto como el que se acaba de trazar exige de las administraciones competentes tomar medidas drásticas y valientes dirigidas a afrontar las fuentes de emisión de los gases contaminantes y, por tanto, entre ellas, de manera prioritaria el sector de la movilidad motorizada.

Lamentablemente, a nuestro juicio, la presente modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 2018 (OMS18) no está a la altura de la exigencia. Antes bien, la modificación viene precedida de una verdadera ceremonia de la confusión en forma de bulos, ideas

1 [https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/ambient-\(outdoor\)-air-quality-and-health](https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/ambient-(outdoor)-air-quality-and-health).

2 <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2019>.

3 <https://www.separ.es/node/1505>.

4 <https://www.stateofglobalair.org/>.

5 <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>

6 https://www.abc.es/salud/enfermedades/abci-afecta-contaminacion-pandemia-covid-19-202005041428_noticia.html.

7 https://www.eldiario.es/internacional/theguardian/contaminacion-atmosferica-aumenta-infecciones-muertes-coronavirus-estudio_1_6101908.html.

8 <https://www.rtve.es/noticias/20201005/coronavirus-pruebas-abrumadoras-contagio-aire/2043789.shtml>.

falsas, rumores, antagonismos artificiales, acusaciones contra los/as gestores/as anteriores, medidas para la galería... Todo ello acompañado por un irresponsable juego de prestidigitación ante los tribunales que, como al aprendiz de brujo, acaba estallando en la cara y trayendo muy malas consecuencias para las arcas municipales y para la credibilidad del consistorio. Responde de manera deficiente a los requerimientos derivados del artículo 14 de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética.

Es así que la modificación apenas aporta algo nuevo y, sobre todo, empeora la OMS18. No solo no está a la altura de las circunstancias, sino que es una norma regresiva, que nos retrotrae a tiempos pasados y que, tal vez, acabe atrayendo sobre sí la censura de las autoridades europeas.

El modelo de movilidad madrileño es enormemente congestivo, se resume en tres notas características: muchos desplazamientos obligados en medios mecánicos -en los que predomina el vehículo particular- y 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 de la OMS18 que se plantea no va en esa dirección y ahí reside nuestra discrepancia de fondo con el documento sometido a información pública.

Vayamos por partes.

- Valores guía de la Organización Mundial de la Salud (OMS)

En el preámbulo de la modificación (apartado III, letra a) se justifica la necesidad de la misma haciendo mención al objetivo de “aprobar la normativa necesaria para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas”. El texto remite al cumplimiento de la Ley 14/1986, la Directiva 2008/50/CE y el RD 102/2011.

Debería incluirse además el cumplimiento de los valores guía establecidos por la OMS, tal como ya hace el Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático y en línea con el comentario número 1 del informe realizado, a propósito del anteproyecto de la presente modificación, por la Dirección General de Sostenibilidad y Cambio Climático de la Comunidad de Madrid.

- Zona de Bajas Emisiones de Madrid (Madrid ZBE)

Esta es una de las medidas estrellas de la modificación. Nada más y nada menos que se crea la ZBE “más grande de Europa”.

La prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes es correcta. Sin embargo, la medida, en los términos que está redactada, es insuficiente.

De 2022 a 2025 la prohibición afecta a los turismos, todoterrenos y familiares que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM de Madrid. Será a partir del 01/01/2025 cuando se haga extensiva a todos los vehículos, incluidos los que estén en alta en el citado Padrón.

En 2019, según la DGT, el parque de vehículos de la Comunidad de Madrid sin distintivo representaba el 20% del total. De tal modo, la prohibición entre 2022 y 2024 (ambos inclusive) afectará a una minoría, mucho menos del 10% del parque total y a partir de 2025 el porcentaje será significativamente menor al 20%.

En conclusión, el tamaño de la zona es un dato menor considerando la escasa ambición de la medida y el peso de las excepciones. El tufo propagandístico de la propuesta es más que evidente.

Como se irá planteando en las páginas que siguen, para que sea realidad la ZBE de Madrid se precisan medidas relativas a la disuasión del uso de los vehículos a motor, promoción del transporte público colectivo e impulso de los modos activos (a pie, bici, VMP...).

- Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección de la plaza Elíptica (ZBEDEP Plaza Elíptica)

La secuencia histórica de los indicadores de contaminación que arroja la estación de la plaza Elíptica justifica sobradamente la adopción de medidas especiales en el ámbito. La declaración de una ZBE es, por tanto, correcta. Sin embargo, la medida, tal como se plasma en la modificación, es irrelevante.

Primero, el ámbito es muy pequeño, abarca poco más de la plaza, alrededor de 4 campos de fútbol. La propia Área de Movilidad entiende que el tamaño es reducido cuando en la página 65 de la Memoria argumenta en un texto autoexculpatorio, vacío y circular que:

“La regulación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica” es proporcional porque su ámbito territorial se circunscribe a aquel ámbito territorial que resulta imprescindible para lograr la satisfacción de los intereses generales que motivan su creación, tal y como se ha motivado expresamente en la presente MAIN.

El Ayuntamiento de Madrid podría haber definido un ámbito superior en la delimitación territorial de "Plaza Elíptica" pero lo ha circunscrito a aquel ámbito territorial cuya ordenación viaria permanente resulta imprescindible para lograr la protección de la salud mediante la reducción de las emisiones contaminantes de los vehículos más contaminantes".

En segundo lugar, la declaración de la ZBE solo contempla la aplicación de una medida: la prohibición de la entrada en ella de vehículos con clasificación ambiental A, salvo las numerosas excepciones que contempla la regulación. Es decir, tendrá vedada la entrada una minoría de vehículos.

En tercer lugar, resulta que la medida es transitoria, pues a partir del 01/01/2025 quedará absorbida con la plena vigencia de Madrid ZBE.

En cuarto lugar, tenemos que 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".

En otro orden de cosas, conviene recordar que otras entradas/salidas a Madrid (A-2, A-5, A-3...) sufren 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.

En definitiva, planteamos que el artículo 24, tal como queda en la modificación, exige:

- Considerar más ZBE, asociadas a otros ámbitos con muy mala calidad del aire, pero deficientemente diagnosticadas.
 - Ampliar el área de la ZBEDEP de la plaza Elíptica.
 - Establecer medidas más ambiciosas relativas a la disuasión del uso del vehículo privado a motor.
- Zona de Bajas Emisiones del Especial Protección del Distrito Centro (ZBEDEP distrito Centro)**

La intención de eliminar la denominación “Madrid Central” es manifiesta. En su lugar se acude a un acrónimo imposible, difícil de recordar, impronunciable... lo contrario de las características que debe reunir una señal de tráfico. Vale todo con tal de borrar la huella de una medida del equipo anterior, que encima ha dado resultados positivos en términos de reducción de gases contaminantes.

Pero el ataque a Madrid central no se circunscribe solo a una cuestión nominalista, lo cual sería disculpable. Va más allá, pues se establecen varias medidas en la dirección de descafeinarla un poco más. Así, se alarga el horario al que pueden acceder las motos con clasificación ambiental B o C de las 22 h a las 23 h, podrán entrar 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 del número de vehículos que circularán por la ZBEDEP, es decir, no disuaden, sino que atraen más vehículos.

Sorprendentemente no se mide ni se prevé el efecto de este incremento sobre las emisiones contaminantes y sobre la calidad del aire, tal como de manera muy acertada apunta 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”.

Por jugar con fuego, la modificación lo hace con el devenir de la denuncia de la Comisión Europea contra el Reino de España ante el

Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) por el incumplimiento reiterado de los valores límite de NO₂ en Madrid y Barcelona. Otras ciudades también denunciadas por la Comisión se han esforzado en tomar medidas y en mejorar la calidad del aire. Madrid, en cambio, apunta al desmontaje de una de las medidas que estaba dando buenos resultados y que es del agrado de las autoridades comunitarias.

La modificación desaprovecha la oportunidad de dar una vuelta de tuerca a Madrid Central y avanzar en la adopción de medidas disuasorias del uso del vehículo particular a motor. Esa línea de intervención supondría, 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. En tal sentido, discrepamos de la inclusión de más excepciones (invitaciones de los comerciantes, dejar/recoger alumnado...) y, al tiempo, abogamos por la extensión de la prohibición de acceso, por ejemplo, a las motocicletas y ciclomotores con calificación ambiental B o C...

Por tanto, planteamos que, cuando menos, la supresión de la nueva redacción dada al artículo 23 de la OMS18 o, en su caso, la modificación del mismo en el sentido contrario: eliminar excepciones, hacerlo más restrictivo.

- Supresión de las áreas de acceso restringido y del área de la colonia Marconi

Las mismas están reguladas en los artículos 24 y 25 de la OMS18. De tal modo el ayuntamiento elimina, de un lado, una herramienta flexible de intervención en determinados espacios en los que concurren eventualmente determinadas circunstancias relacionadas con la seguridad vial, la seguridad ciudadana o la protección integral de espacios públicos o privados. De otro lado, sin explicar los motivos, la modificación opta por eliminar el área de la colonia Marconi, que en su día fue creada por razones de seguridad ciudadana y lucha contra la prostitución. Los problemas subsisten, incluso se han agravado⁹ ¹⁰, por lo que no hay razones para hacer desaparecer el área y menos aun sin explicaciones o sin la adopción de medidas sustitutivas.

Proponemos, en consecuencia, el mantenimiento de los artículos 24 y 25 de la OMS18.

- Supresión de la Zonas de Aparcamiento Vecinal (ZAV)

⁹<https://www.telemadrid.es/programas/buenos-dias-madrid/Colonia-Marconi-desmantelamiento-edificio-abandonado-2-2342785700--20210520075845.html>.

¹⁰<https://coloniamarconi.wordpress.com/2021/05/16/colonia-marconi-se-moviliza-y-solicita-el-precinto-y-desmantelamiento-inmediato-de-un-edificio-en-la-calle-resina/>

Los artículos 56 y 57 de la OMS18 contemplan la figura nonata de las ZAV. La modificación las elimina sin que se haya tenido experiencia alguna para evaluar su eficacia. En realidad, el consistorio actual las había erradicado de facto desde el momento en que bloqueó la iniciativa de crear una en los barrios de Moscardó y Almendrales.

Las ZAV son una figura pensada para aplicar en los barrios y ámbitos que sufren el *efecto borde*: polígonos perimetrales a la M-30-final de la zona SER (p. ej., La Elipa, Atalaya, La Concepción, Ciudad Universitaria, paseo de Extremadura, Moscardó, Almendrales, Numancia, San Diego...) y los polígonos colindantes a zonas industriales y concentraciones de empleo terciario (p. ej., el barrio del Aeropuerto, Virgen de Begoña o Simancas). Soportan los días laborables la invasión de grandes volúmenes de coches de no residentes. El desbordamiento tiene fuertes e indeseables impactos negativos sobre la movilidad local, la estructura urbana y el paisaje.

Dos notas características de las ZAV son la flexibilidad, toda vez que su delimitación y reglas de funcionamiento se acuerdan en el momento de ser declaradas, y la participación, pues nacen por iniciativa del vecindario y tras la consulta ciudadana. El aparcamiento de las personas empadronadas en la zona es gratuito.

Por las razones anteriores, planteamos que se mantenga los artículos 56 y 57 de la OMS18.

- **Ampliación del SER**

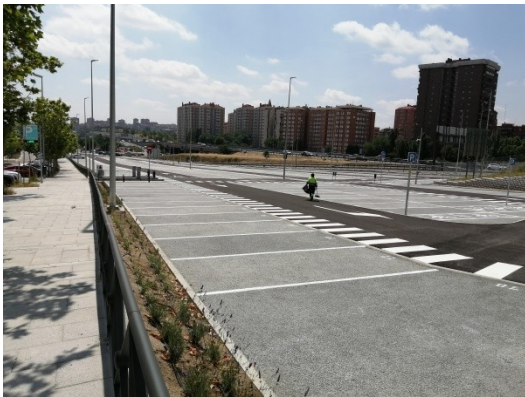
En lugar de apostar por las ZAV, una figura, como se acaba de decir, flexible y participada, la modificación se inclina por extender el SER, es decir, el aparcamiento no gratuito para los residentes. Lo hace en determinados barrios, pero no en otros que sufren la misma o parecida problemática, sin que en ningún lugar de la Memoria se razone el trato diferenciado.

Es muy difícil negar que detrás de sendas medidas no hay un afán recaudatorio. La situación se presta a hacer pensar que el desastre de las multas anuladas de Madrid Central hay que compensarlo de alguna manera.

- **Los aparcamientos disuasorios**

El ayuntamiento está desarrollando un plan amplio de construcción de aparcamientos disuasorios, que está contando con oposición vecinal en las distintas ubicaciones motivada por las molestias que generan en sus entornos: aumento de la contaminación atmosférica, ruidos, congestión de la movilidad local, ocupación de parcelas destinadas a usos dotacionales, en algunos casos reducción del número de plazas utilizadas por los/as residentes... También se

cuestiona la necesidad de muchos de ellos habida cuenta de la proximidad de otros en funcionamiento y que están infrausados o como el caso del parking de Fuente de la Mora que está vacío.



Aparcamiento de Fuente de la Mora, 02/06/2021, a las 12 h

La modificación de la OMS18 es un buen momento para repensar la cuestión. Falta un análisis de la funcionalidad de los aparcamientos disuasorios y la búsqueda de las localizaciones coherentes. A nuestro juicio, la premisa de partida habría de ser: 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

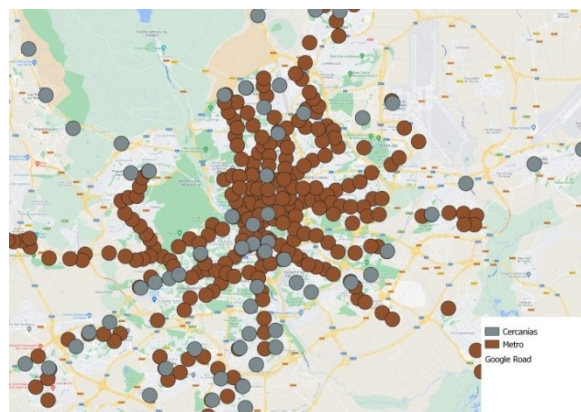
capital y la corona metropolitana. La ponderación de este hecho habría de llevar a enfatizar que, a la hora de planificar la movilidad en la capital, la planificación de la movilidad en los municipios vecinos es una pata inexcusable. De tal modo, para los/as que viajan desde fuera de Madrid, el lugar 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:

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

La localización en Madrid de los parking en vez de disuadir, anima al uso del coche. La disuasión solo funciona para no entrar en la zona SER.

Por otra parte, salvo unos pocos barrios de la capital, la mayor parte del espacio residencial está a menos de un radio de 500 metros de una estación de metro y/o de cercanías, del orden de 7 minutos andando. Casi la totalidad del citado espacio está a menos de 1 Km, unos 15 minutos andando. Las distancias y tiempos mejoran mucho si además se considera la ubicación de las paradas de autobús. Por tanto, cabe poner en cuestión la funcionalidad de los parking disuasorios interiores, concebidos para los/as residentes. O no tendrán demanda o servirán como parking rotatorios.

En conclusión, proponemos la revisión del título IV de la OMS18 a fin de dar una nueva definición a los aparcamientos disuasorios y establecer una regulación acorde al enfoque que aquí se propone.



Radio de 500 metros en torno a las estaciones de metro y cercanías

- **Otras medidas de disuasión del uso del vehículo particular**

La modificación de la OMS18 apuesta toda la estrategia de disuasión del uso del coche a la ZBEDPE del Distrito Centro, los aparcamientos disuasorios y el SER. Como se ha dicho más arriba, la primera medida está descafeinada, la segunda no es disuasoria, sino que paradójicamente es animadora. La tercera sí es efectiva, pero en la modificación se resta virtualidad a esta línea de intervención al eliminar las áreas restringidas y las ZAV, anteponiendo a ellas la ampliación del SER dictada por un objetivo recaudatorio. No hay otras medidas disuasorias dignas de tal denominación.

En los párrafos que siguen nos centramos en dos medidas factibles y eficaces, que proponemos su regulación en la Ordenanza: la reducción de las plazas de aparcamiento de no residentes en la ZBEDPE del Distrito Centro e incluso en el recinto de la almendra central y las supermanzanas.

1. Reducción de plazas de aparcamiento en Centro y la almendra central:

- Supresión y, cuando no sea posible, reducción del aforo de los parking reservados de los edificios de las administraciones públicas (por ejemplo, el área de aparcamiento del Ministerio de Transportes en La Castellana o el área de las instalaciones del CSIC en Serrano). Esta medida, además, permitiría obtener suelos para ampliar la muy deficitaria dotación de zonas verdes y estanciales.
- 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.
- Conversión, total o parcial, de los parking rotatorios municipales existentes en el distrito de Centro en aparcamientos para residentes e infraestructura de la logística de última milla según vayan venciendo las concesiones.
- Veto a la creación de nuevos aparcamientos rotatorios y a la ampliación de los existentes. Es alarmante a este respecto el empeño del Gobierno municipal de instalar un macroaparcamiento en la calle Menéndez Pelayo, que se sumaría al previsto en el hospital Niño Jesús.

2. 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 éste tiene el valor de apuntar un modelo de intervención valiente y que está dando buenos resultados allí donde se ha aplicado de manera consecuente. “Trabajaremos sobre un modelo piloto de Célula Urbana que permita su implantación progresiva en toda la ciudad. En todo caso, se partirá de una fase inicial de mínimo coste limitada a regulación de direcciones únicas y mantenimiento del aparcamiento en superficie y regulación del tráfico con obstáculos efímeros. La reversibilidad de las acciones actúa como aliciente y permite ensayos con diferente capacidad transformadora, permitiendo la posibilidad de reversión al estado anterior en caso de evaluación “insatisfactoria” ”.

Por otra parte, el concepto de “estrategia de las supermanzanas”, aunque no está cerrado, no es un saco sin fondo en el que vale cualquier cosa. Aquí se ha de huir de una mala práctica del marketing político: el abuso de los significantes flotantes, esto es, poner denominaciones que gozan del favor de la gente a actuaciones que nada o poco tienen que ver con ellas.

Los elementos centrales o característicos deben 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.
- **Corrección del efecto de atracción de viajes en vehículo particular asociado a determinados equipamientos y áreas de actividad**

La modificación añade al libro 3º de la Ordenanza el título V referido a los eventos relevantes para la movilidad y el transporte público colectivo. Exige a los/as promotores/as la presentación de planes de movilidad y análisis de movilidad. Esta es una medida acertada.

Falta, sin embargo, abordar la prevención y, en su caso, la corrección de los impactos negativos sobre la movilidad de determinados equipamientos y lugares atractores de viajes, tales como los hospitales, los espacios deportivos, las grandes superficies comerciales... En unos casos, carecen de planes, sea porque no son exigibles, sea porque no lo eran en el momento en que se crearon. En otros casos, existen dichos planes, pero tienen una eficacia mínima o incluso nula. Proponemos que la Ordenanza haga obligatorio que este tipo de instalaciones -públicas y privadas- se doten de los correspondientes planes de movilidad, cuyas características, entre otras, serían:

- Técnicamente solventes, tanto en el diagnóstico de los problemas como en la adopción de las medidas.
 - Adecuados al objeto: prevenir los impactos negativos sobre la movilidad, corregir situaciones negativas...
 - El programa de medidas priorizará las relacionadas con el uso del transporte público y los modos activos (a pie, bici, vehículos personales no motorizados).
 - Con una nítida distribución de la responsabilidad de las medidas a tomar.
 - Evaluables periódicamente.
 - Renovables cada equis años.
 - La primera versión del plan y sus sucesivas revisiones será aprobada o contará con el visto bueno del Área de Movilidad municipal.
 - Públicos, accesibles a cualquier persona que los quiera conocer.
 - La ausencia de plan y de sus sucesivas renovaciones, así como la inaplicación injustificada de las medidas, será sancionable.
- **Movilidad escolar**

Los centros públicos y privados de educación infantil, primaria y secundaria obligatoria, en solitario o coordinados con otros centros de su ámbito, debieran dotarse de planes integrales, regulados por la Ordenanza, en el sentido que propone el Manifiesto Unitario #Revuelta Escolar Madrid¹¹. Así:

- *Convertir los accesos a los centros escolares en "áreas estanciales", según la Instrucción para el Diseño de la Vía Pública del Ayuntamiento de Madrid, ya sea incorporando a las aceras las plazas de aparcamiento para tener un mínimo de 6 metros de ancho, o peatonalizando las calles de los accesos escolares. Eliminar*

¹¹ <https://www.revueltaescolar.es/>.

- aparcamiento de motos en acera y añadir en estos espacios recuperados arbolado y vegetación. (...).*
- *Reducción del tráfico en entornos escolares: 1) restricción de circulación de vehículos motorizados durante los horarios de entrada y salida y 2) limitando, en la medida de lo posible, a un único carril de circulación para estos mismos vehículos alrededor de cada centro educativo con carácter general, favoreciendo y nunca en detrimento de la circulación del transporte público y bicicletas (u otros no motorizados).*
 - *Limitación de velocidad a 20 km/h. Limitar la velocidad en los entornos de los colegios mediante la debida señalización, y velar por su cumplimiento con la instalación de radares de velocidad en los entornos escolares, tanto pedagógicos como sancionadores, además de otras medidas físicas de reducción de la velocidad como pasos de peatones sobre-elevados a la cota de la acera y/o adoquinar la calzada del entorno escolar.*
 - *Limitación de niveles de contaminación y ruido, instalando medidores para el control de estos niveles en cada centro escolar para que se adopten medidas urgentes de restricciones al tráfico en las calles adyacentes cuando la media supere el valor límite establecido por la normativa europea en cuanto a dióxido de nitrógeno (Directiva 2008 / 50 / CE) de 40 µg/m³, PM 2.5 (recomendación OMS) de 10 µg/m³ de concentración media anual, así como los límites máximos de niveles sonoros recogidos por la Ordenanza de Protección contra la contaminación acústica y térmica del Ayuntamiento de Madrid.*
 - *(...)*
 - *(...)*
 - *Dotación e infraestructura necesaria en cada uno de los centros escolares para facilitar la movilidad activa (camino seguros al cole, carril bici protegido, aparcabicis en U, etc.). Implementación del Plan Director de movilidad ciclista de Madrid, atendiendo a las especiales necesidades y a la urgencia de los centros escolares y los posibles espacios de referencia para niños/niñas y adolescentes de cada barrio.*
 - *Garantizar medios de transporte público para acudir a los centros escolares, tanto familias como personal docente y no docente: transporte público con accesos cercanos, accesibles y seguros y estaciones de Bicimad en la propia manzana del centro escolar o la contigua.*
 - *Eliminación, control y vigilancia del estacionamiento. Las administraciones locales deberán tomar las medidas necesarias para la vigilancia, control y sanción de infracciones en cumplimiento del artículo 10 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid: "Se protegerá especialmente a las personas menores de edad (...) y se adoptarán en particular medidas de protección en cuanto al diseño viario, la señalización y el control de la disciplina viaria en los espacios y vías que éstas utilicen en torno a guarderías, colegios, centros de mayores, hospitales, centros de salud y otros servicios utilizados especialmente por las mismas."*
 - *Escuchar y atender a las necesidades de los niños y las niñas. De acuerdo con los principios del "interés superior del niño" y el "derecho a ser escuchado" establecidos en la Convención sobre los Derechos del Niño de Naciones Unidas (1990) deberán establecerse mecanismos necesarios para que niños y niñas sean adecuadamente*

escuchados por las autoridades respecto a sus intereses y necesidades de desplazarse con libertad y confianza en la ciudad.

- Logística de última milla

Sorprende que la Ordenanza vigente y que la modificación casi agoten el asunto de la DUM en la regulación de la carga y descarga. En Madrid hay más de 100.000 establecimientos que generan operaciones de carga y descarga de mercancías. Por otra parte, el comercio electrónico ha disparado la entrega a domicilio, la cual - además de la entrega propiamente dicha de las mercancías- lleva asociado un alto número de operaciones fallidas (el cliente no está en casa, devoluciones, rechazos...). Ambas modalidades de abastecimiento conforman la logística de última milla. La vieja problemática de la carga y descarga ya no sirve para reflejar la situación.

El artículo 203 de la OMS18 debe ser desarrollado, pues en su redacción actual es un mero enunciado de una declaración de buenas voluntades.

En particular, proponemos:

- Planeamiento de una línea de investigación específica sobre la DUM. En ella, además, podrían establecerse marcos de cooperación con las universidades, las empresas...
- Crear un sistema APP-tarjeta-código de identificación para los vehículos, que sirva para identificar los autorizados, reservar con antelación plaza de carga y descarga, comparar el tiempo real de uso de las plazas con el tiempo límite, control telemático de las plazas...
- Crear zonas de carga y descarga con espacios y duraciones variables en función del horario.
- Fomentar la distribución en horarios no convencionales (nocturno, horas valle, fines de semana). Obviamente, garantizando que no se producen molestias a los/as vecinos/as (ruidos...).
- Promover la introducción de mejoras en los vehículos (geolocalización, digitalización...): GPS, sistemas de control de rutas, TIC...
- Planear/facilitar la creación de una infraestructura de última milla eficiente, sostenible, no contaminante, no molesta:
 - o 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 estudios de impacto sobre la calidad del aire, acústicos y de movilidad. La plataforma logística construida en la c /Eduardo Barreiros es un ejemplo perfecto de lo que no es tolerable: un centro ubicado en una zona contigua a diversos barrios

residenciales y sin accesos directos a la red de carreteras de gran capacidad y que, por lo tanto, habrá de invadir el viario de los poblados vecinos. Igualmente es una mala solución la concentración de plataformas en un solo distrito, tal como está ocurriendo en Villaverde.

- o Almacenes en el interior de la ciudad (uno o más de uno 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...
- o Fomento de la red de puntos de conveniencia (lugares de entrega de los pedidos): tiendas, gasolineras, taquillas o buzones inteligentes...
- o Fomento de las entregas en transporte público: uso de las estaciones de metro y cercanías como puntos de entrega (consignas...) y de los metros, trenes y autobuses para el desplazamiento de paquetería.
- o Promoción de la electrificación de la flota y desarrollo de la ciclogística: uso de carretillas eléctricas, patinetes, bicis, motocicletas...
- o Medidas disuasorias de los portes en vehículos con muy baja ocupación. En tal sentido, proponemos la creación de una tasa de última milla o, según se la conoce en algunas ciudades, *la tasa Amazon*.

- Fomento de la movilidad a pie

Como se ha dicho reiteradamente, el impulso de la movilidad activa y, concretamente, de la movilidad a pie debe ser uno de los vectores prioritarios de un modelo de movilidad sostenible. Según la Encuesta Domiciliaria de Movilidad de 2018, más de un tercio de los desplazamientos diarios que se hacen en la región tienen una longitud inferior al kilómetro y dos de cada tres están por debajo de 4 Km. Por tanto, las potencialidades de promocionar la caminata son enormes. Para ello es necesario contar con calles y caminos bien adaptados y, al tiempo, reducir la presión de los coches sobre los/as peatones. Muchas de las medidas posibles deberían ser objeto de un Plan Director de Movilidad Peatonal o, en su caso, de otros planes, directrices, ordenanzas... No cabe aquí desarrollar un programa completo de fomento de la movilidad a pie. La OMS18 y la modificación que ahora se plantea tratan el asunto de una manera demasiado tímida.

La FRAVM suscribe las alegaciones presentadas en este trámite por la Asociación de Viandantes A Pie.

En particular (la referencia a artículos es a los números correspondientes de la OMS18 una vez modificada):

- o Al artículo 17. “El límite máximo de velocidad en las vías urbanas se debe fijar en 30 kilómetros por hora. No obstante, podrá mantenerse un límite superior (de hasta 50 km/h) en aquellas vías que formen parte de la Red Básica de Transportes en las que la limitación prevista en el párrafo anterior pueda suponer perjuicios a los servicios de transporte público colectivo urbano regular de uso general”.
- o Al artículo 48. “Las bicicletas, motocicletas y ciclomotores estacionarán en los espacios específicamente reservados al efecto. En el supuesto de que no los hubiera, siempre que esté permitido el estacionamiento, podrán estacionar utilizando el espacio destinado a las bandas de estacionamiento, en forma oblicua a la línea de acera y ocupando un máximo de 2 metros, de forma que no se impida el acceso a otros vehículos o el paso desde la acera a la calzada. Las reservas de estacionamiento para motocicletas y ciclomotores solo podrán ser utilizadas por bicicletas, ciclomotores, motocicletas y vehículos de tres ruedas asimilados a motocicletas por la normativa aplicable. Queda prohibido el estacionamiento y la circulación de motocicletas y ciclomotores sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso y la estancia de peatones”.

Se debe prohibir el aparcamiento y circulación de motos en las aceras de una manera clara y sin excepciones, pues atenta contra la seguridad del espacio peatonal y va contra el objetivo de recuperar espacio público para los/as peatones/as. Las restricciones contempladas al aparcamiento en la acera son actualmente incumplidas de manera generalizada y son desconocidas por la ciudadanía e incluso por parte de los agentes de movilidad. Son normas muy difíciles de cumplir y vigilar. Las restricciones añaden una complicación a la norma que no favorece su cumplimiento. Por otra parte, la Ordenanza contradice el Reglamento General de Circulación vigente, en su artículo 94, que prohíbe expresamente el estacionamiento de vehículos en espacios destinados al paso de peatones, en plena concordancia con los artículos 55 y 56 del Anexo del citado Cuerpo Legislativo, que al definir el concepto de aceras determinan que estas están reservadas al tránsito de peatones.

- o Al artículo 137 y otros. Eliminar el concepto de espacios de especial protección peatonal y por lo tanto el artículo correspondiente (137 y otros). Cualquier espacio peatonal

debe ser de especial protección. Introducir esta figura supone diferenciar entre calles de primera y calles de segunda

- o Al artículo 138. Supresión del punto 2, en virtud de lo alegado en los puntos anteriores.
- o Al artículo 141. Supresión del apartado 2. Éste suprime la posibilidad de cruzar la calle fuera de zonas señalizadas en aquellas calles que no sean calles residenciales y zonas 30. La prohibición limita el derecho de los peatones según lo establecido en el artículo 124 del Reglamento General de la Circulación, que contempla expresamente la posibilidad de atravesar la calzada fuera de un paso para peatones.

- Fomento de la movilidad en bici

La FRAVM suscribe las alegaciones presentadas sobre este particular por la asociación Pedalibre.

En particular (la referencia a los artículos se hace sobre el texto de la Ordenanza tal como quedaría tras la modificación):

- o Al artículo 22.2. Añadir entre los objetivos “promover y facilitar la movilidad en bicicleta”.
- o Al artículo 25.5. Añadir un punto i: “Bicicletas y otros ciclos y VMP”. No son contaminantes, por lo que no cabe excluirlas en caso de episodios de alta contaminación. Más bien, al contrario. Hay que animar su uso.
- o Al artículo 38.4. “En los casos en los que la ocupación afecte a carril de circulación...”. Añadir “o vía ciclista”. Añadir también un cuarto punto: “d) en caso de vía ciclista, señalizar un desvío y protegerlo del tráfico ordinario de modo que no haya diferencia en el grado de seguridad y accesibilidad y no suponga un rodeo reseñable”.
- o Al artículo 38.5. Añadir: “Se considerarán los diferentes tipos de vehículos a la hora de aplicar los cortes, teniendo una especial consideración con las bicicletas como vehículo menos invasivo que no precisa, en muchas ocasiones, de la prohibición de otros por sus propias características físicas. En caso de que las bicicletas no pudieran pasar se diseñará un itinerario alternativo que no suponga mayor rodeo, inseguridad o merma de accesibilidad”.
- o Al artículo 48.1. Suprimir “exclusivamente”. Sustituir el apartado b) de la modificación por el siguiente texto: “b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos circularán diligentemente, a paso de peatón y manteniendo la distancia de seguridad con los viandantes

hasta el lugar de estacionamiento. Si por la densidad peatonal fuera imposible cumplir estas condiciones, harán el desplazamiento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento. En ausencia de estacionamientos específicos alrededor (no más de 50 m - 30 segundos andando), y a fin de proteger el criterio de proximidad -puerta a puerta- de la movilidad ciclista, el aparcamiento de bicicletas se complementará pudiendo amarrarla en vallas o elementos de mobiliario urbano, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales. Podrán situarse en la acera, anclado o no al mobiliario urbano siempre que se conserve un ancho mínimo de 2 m y no ocupen el pavimento tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público". Añadir también: "En las calles nuevas y en las calles que se remodelen se programará la instalación de aparcabicis".

Entre los factores de fomento de la movilidad en bici (y en VMP) es crucial la regulación del estacionamiento. Paradójicamente, la modificación trata mejor en este asunto a las motos y similares que a las bicis y similares. Las calles de Madrid no disponen de suficientes puntos de anclaje para las bicicletas, apenas hay unos 1.250, cuando, según el Manual de Aparcamiento del Ministerio de Industria, el óptimo sería disponer de un aparcabici en un radio inferior a 50 m de los centros de interés. Si la dotación no existe, los/as ciclistas o no usan la bici o acuden al aparcamiento espontáneo, arriesgándose a sufrir una sanción. No es con medidas punitivas o disuasorias de este tipo cómo se anima la movilidad en bici (y en VMP).

- o Artículo 87.1.b). Añadir en el punto b) "protección". Queda así: "Se crearán elementos de segregación y protección...".
- o Artículo 124.4. Añadir: "Los aparcamientos para bicicletas se situarán lo más cercanamente posible a las entradas principales y a la vía ciclista que hubiera. Si el aparcamiento diera servicio a una estación de transporte público, se situará lo más próximo a ésta".
- o Artículo 138.2. Suprimir de la redacción dada en la modificación la referencia a bicicletas y VMP. La equiparación de estos con las motos y similares es desacertada y contraria al más mínimo escrutinio. Los diferentes modos de movilidad activa (bici, VMP y a pie) son compatibles, sin perjuicio de que en determinados lugares, horarios o circunstancias una elevada confluencia de viandantes exija que el/la ciclista se baje de la bici y atravesase la zona a pie. Esta situación se debe regular, lo que no significa prohibir.

- o Artículo 167.3. Se propone sobre el texto de la modificación el siguiente: “Las bicicletas circularán por la calzada, por carriles específicos o zonas habilitadas para tal fin. Al circular por la calzada, las bicicletas circularán ocupando la parte central del carril que estén utilizando en ese momento (posición primaria), sin perjuicio de adoptar una posición lateral (posición secundaria) en carriles o calles extraanchos siempre que se asegure una distancia lateral de seguridad de no menos de 1,5m. con el vehículo que quiera adelantar. Se permite la circulación de dos ciclistas en paralelo dentro del mismo carril de circulación, salvo cuando suponga un riesgo para otros ciclistas y demás personas usuarias de la vía por su anchura o estructura.
- o Artículo 167.6. Se propone sustituir el texto de la modificación por el siguiente: “En caso de vías con carriles reservados a otros vehículos, las bicicletas pueden hacer uso de los mismos siempre que no haya un carril específico para ellas. Si se tratase de un carril bus, las bicicletas pueden hacer uso del carril reservado, sin perjuicio de poder emplear cualquier otro. La circulación de las bicicletas por el carril bus se realizará lo más próximo posible a la derecha siempre guardando la distancia de seguridad lateral con el bordillo o con los vehículos aparcados (efecto dooring), En la maniobra de adelantamiento, el autobús empleará el espacio de calzada necesario para asegurar la suficiente distancia de seguridad lateral con la bicicleta”.

En ausencia de carril específico se debe proteger la circulación de las bicis en la medida de lo posible y no situarlas rodeadas de tráfico entre carril bus y carril convencional de un mismo sentido o de sentido contrario. La bicicleta siempre debe poder optar a situarse a la derecha de la calzada haya o no carriles reservados, ya que se asegura un resguardo, al menos en un lateral. Los autobuses siempre pueden rebasar a las bicicletas por la izquierda conservando la suficiente distancia lateral de seguridad y situarse entre el flujo ciclista y el resto del tráfico. No se entiende por qué en la Ordenanza debe aparecer un parámetro exclusivamente técnico, como es la sección mínima que deberían de tener los carriles bus-bici, ya que en casos muy concretos se podría autorizar la circulación de bicicletas por dicho carril bus, a pesar de no tener una sección de 4,5m. Por otro lado, es muy cuestionable que un vehículo que se sitúa muy por detrás de la bicicleta, como la moto, en la pirámide invertida de movilidad, goza de las actuales prioridades en cuanto a poder circular (y aparcar).

- o Artículo 167.9. Se propone la siguiente redacción: “Por razones de seguridad vial se prohíbe la circulación de bicicletas por los túneles y pasos inferiores en los que así

esté señalizado”. La prohibición total supone alargar la duración de múltiples desplazamientos o incluso imposibilitarlos. No hay estadísticas de accidentabilidad que justifiquen tal medida. Ya está regulada la prohibición de la circulación de bicis por determinados túneles o pasos especialmente peligrosos.

- o Artículo 169.1. Añadir al teto de la modificación el párrafo que sigue: “Las bicicletas podrán circular en ambos sentidos de la marcha en ciclocalles, calles residenciales de plataforma única limitadas a 20 y aquellas que, aun teniendo limitación 30, así se exprese. En estos casos, la bicicleta tendrá prioridad de paso con respecto al resto de vehículos”. Así se contempla tanto en el PDMCM como en el Manual de Infraestructura Ciclista de Madrid y es práctica habitual en todas las ciudades con una mayor implantación ciclista.
- o Artículo 171. Añadir un punto 4 al texto de la modificación: “En cruces semaforizados, y siempre que exista una señalización que así lo indique, se permite a los ciclistas cruzar la línea de detención estando el semáforo en fase roja para realizar el giro a la derecha, proseguir recto o giro a la izquierda o combinaciones de estos, respetando la prioridad del resto. En particular, en aquellos cruces semaforizados en los que exista paso de peatones, los ciclistas respetarán en todo momento la prioridad peatonal”. Poder hacer un giro o proseguir recto, otorga al ciclista una ventaja al respecto del tráfico de motor reforzando su visibilidad, seguridad, comodidad y eficiencia en el trayecto. Además, el uso de una señal para autorizar este movimiento en lugar de añadir un foco más al semáforo, permite conseguir el mismo objetivo, pero de forma más rápida y barata. Es desolador comprobar cómo se reduce la funcionalidad ciclista con respecto a la ordenanza de 2018, cuando debería ser al contrario.
- o Artículo 171.3. Añadir: “Para asegurar la máxima visibilidad y en caso de no existir adelantabicy, las bicicletas podrán rebasar la línea de detención semafórica y situarse por delante del paso de peatones. Esta maniobra se realizará extremando las precauciones y siempre contando con que la prioridad es del peatón”.
- o Artículo 165. Sustituir el texto de la Ordenanza de 2018 por:
 - 1. Para asegurar la máxima visibilidad y en caso de no existir adelantabicy, las bicicletas podrán rebasar la línea de detención semafórica y situarse por delante del paso de peatones. Esta maniobra se realizará extremando las precauciones y siempre contando con que la prioridad es del peatón.

- *2. Las líneas a las que se refiere el apartado anterior podrán utilizarse también por motocicletas y vehículos asimilados sin emisiones, en las mismas condiciones que las establecidas para las bicicletas*

Las ventajas de los avanza para las bicicletas son conocidas: mayor visibilidad, menor estrés, menor exposición a gases contaminantes, ligera ventaja en la iniciación de la marcha, etc. Al ser, como hasta ahora, un espacio compartido con motos hace que las ventajas disminuyan considerablemente. Es más, la exposición a gases se mantiene y la intensidad al ruido se eleva. También los/as peatones que cruzan en ese momento la calle se ven más intimidados/as con el ruido y acelerones propios de estos vehículos que si son bicis solamente. Un vehículo motorizado tiene una capacidad de arranque suficientemente elevada como para no precisar este espacio y su presencia es más que evidente por el ruido de sus motores. Desincentivar el uso de vehículos motorizados es clave para promover los modos de movilidad activa, reducir los niveles de contaminación y crear condiciones más seguras para toda la población y esto pasa necesariamente por no otorgar privilegios. Los autobuses son también, y en su gran mayoría, vehículos contaminantes y pesados por lo que de compartir este espacio restan visibilidad a la bicicleta, reducen su seguridad y dificultan el giro a la derecha.

- o Al artículo 237.1. Añadir al texto de la modificación un punto r: “r) Cuando impida o dificulte el acceso de las bicicletas a una instalación de aparcabicis”.
- o Al Artículo 168.
 - Suprimir del punto 1: “Cuando el ciclista precise acceder a éstas y a cruces de peatones señalizados, deberá hacerlo desmontando de la bicicleta y transitando con ella en mano hasta su destino o lugar de estacionamiento, actuando a todos los efectos como peatón”
 - Suprimir el punto 2 y sustituirlo por: “Las personas menores de 14 años podrán circular en bicicletas por las aceras, zonas peatonales y calles peatonales solos o acompañados de un adulto también en bici. Circularán respetando la prioridad de los peatones, ajustando su velocidad a los mismos y mantendrán una separación mínima de un metro. En caso de alta densidad, desmontarán de la bicicleta y transitarán a pie por la acera con el vehículo a su lado”.

En una ciudad sin apenas carriles bici protegidos y en un contexto (teórico) de promoción de la movilidad sostenible (en bici), parece razonable que como medida provisional y para promover el uso de la bici entre los más pequeños, estos puedan usar la acera, bien acompañados de un adulto también en bici o de forma autónoma. Pensemos en el camino escolar diario. Tal y como está redactado el artículo, no tiene mucho sentido hacer que el adulto en bici supervise al menor desde la calzada ya que, tanto la velocidad a la que iría como la atención al menor, podría suponer un factor de riesgo innecesario. Además, en calzadas de un único sentido, directamente sería imposible si el sentido del menor por la acera fuera contrario al de la calzada.

- **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.

Un asunto crucial que podría abordarse en esta comisión es el de la movilidad laboral. 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 Restricción 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.

Fdo: Enrique Villalobos Juan
Presidente de la FRAVM