

# Resumen de Alegaciones a la reforma de la Ordenanza de Movilidad por Respira Madrid

*Respira Madrid -anteriormente Plataforma en Defensa de Madrid Central- considera que la reforma de la Ordenanza de Movilidad llevada a cabo por el actual equipo municipal supone un retroceso respecto a la vigente Ordenanza e invita, tanto a la ciudadanía a participar en el proceso de presentación de alegaciones, como a los grupos políticos con presencia en el Ayuntamiento a limitar los cambios antes de su aprobación definitiva en Pleno Municipal*

Los diferentes colectivos sectoriales que constituyen la Plataforma Respira Madrid hemos llevado a cabo un exhaustivo proceso de revisión y análisis de los cambios propuestos en el “Proyecto inicial de la nueva Ordenanza de Movilidad Sostenible”, respecto de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenibles.

Como producto de este proceso, se ha generado un escrito de alegaciones, que estará a disposición de todos los ciudadanos para que puedan utilizarlo (en su totalidad, o escogiendo las alegaciones que crean más relevantes) dentro del proceso de Información Pública vigente hasta el 29 de junio de 2021.

A continuación pasamos a reseñar los principales aspectos que desde Respira Madrid creemos que deben ser corregidos.

## **Sustitución de Madrid Central por Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro**

La modificación del artículo 23 que se plantea en el anteproyecto de Ordenanza implica una regresión respecto a las condiciones de funcionamiento de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central”.

La nueva redacción propuesta **recoge numerosas excepciones adicionales para permitir acceder y circular por esta zona** a una cantidad significativa de vehículos que con la redacción anterior no podían hacerlo (Vehículos de empresas y autónomos ubicados en Madrid Central así como todos sus invitados, Motos en un horario ampliado, Vehículos que accedan para dejar y recoger alumnos en centros educativos, Abogados del turno de oficio, Personas trabajadoras con horario nocturno, etc.)

Cabe recordar que **la Dirección General de Sostenibilidad y Cambio Climático de la Comunidad de Madrid se ha pronunciado** en dos informes preceptivos previos, fechados el 9 de febrero de 2021 y el 26 de mayo de 2021, solicitando en ambos que: “se deberían estudiar las emisiones adicionales que se producen en la ZBEDEP Distrito Centro (denominada anteriormente “ZBEDEP Madrid Central”) y su incidencia en la calidad del aire con objeto de garantizar que se satisface el objetivo establecido en el artículo 22.2.b del anteproyecto: Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente”.

Queremos hacer patente que, desnaturalizar la esencia de Madrid Central sin duda tendrá un efecto negativo en los tradicionalmente superiores a los límites permitidos valores de determinados contaminantes como el NO<sub>2</sub>. Sólo con un Madrid Central fuerte hemos conseguido por primera vez en la serie histórica mantenernos por debajo del límite.

#### **Evolución del valor medio anual de NO<sub>2</sub> en Plaza del Carmen durante 2010-2020 (en µg/m<sup>3</sup>).**

Estación	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Plaza del Carmen	52	51	44	41	40	50	46	49	45	36	27

La legislación europea de calidad del aire (Directiva 2008/50/CE) establece un Valor Límite Anual de 40 µg/m<sup>3</sup> que no debería rebasar nunca ninguna estación de medición de la contaminación para una adecuada protección de la salud humana.

Lo adecuado en la actual es lo contrario de lo que se plantea en este anteproyecto: **reforzar y extender la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central”**, que ha demostrado gran eficacia, **al tiempo que se implementan acciones adicionales que abarquen otros ámbitos de la ciudad**, desarrollando las medidas contempladas en el vigente Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático, así como otras que se consideren adecuadas y que permitan que Madrid alcance cuanto antes niveles de calidad del aire saludables.

#### **Creación de la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica**

Desde Respira Madrid consideramos que el objetivo de reducción de la contaminación en este área de la ciudad que pretende esta medida es loable, pero **las medidas que se plantean son decepcionantes y de una escala ridículamente pequeña** en relación con la magnitud del problema de la calidad del aire de la zona.

#### **Evolución del valor medio anual de NO<sub>2</sub> en Plaza Elíptica durante 2010-2020 (en µg/m<sup>3</sup>).**

Estación	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Plaza Elíptica	68	63	57	54	53	58	56	59	53	53	41

La legislación europea de calidad del aire (Directiva 2008/50/CE) establece un Valor Límite Anual de 40 µg/m<sup>3</sup> que no debería rebasar nunca ninguna estación de medición de la contaminación para una adecuada protección de la salud humana.

Para conseguir la drástica reducción de la contaminación atmosférica que se requiere en la zona hay que hacer frente a la causa principal del problema: **el tráfico correspondiente a los más de 140.000 vehículos que diariamente entran o salen de Madrid por la A-42**. Se debe encarar el problema del tráfico metropolitano en su conjunto, tanto para Plaza Elíptica como para el resto de barrios periféricos de Madrid.

De nuevo, la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid, mediante informe de la Dirección General de Sostenibilidad y Cambio Climático fechado el 9 de febrero de 2021, realizó sugerencias de interés que no han sido tenidas en cuenta en el anteproyecto y nos parecen acertadas:

- “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.”

- “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.”

### **Desaparecen las Zonas de Aparcamiento Vecinal (ZAV)**

Las ZAV representan una extraordinaria herramienta para regular el, a menudo caótico, panorama de estacionamiento en los barrios periféricos de Madrid. Desafortunadamente, no fue explotada debidamente por el anterior equipo municipal, lo que no es óbice para oponernos a su desaparición.

Creemos firmemente que **el actual Ayuntamiento debería implementar y potenciar las Zonas de Aparcamiento Vecinal**, sobre todo en los barrios limítrofes donde está implantado el SER.

### **Ampliación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER)**

Ampliar el ámbito espacial del SER es sin duda una medida positiva para la optimización del aparcamiento en toda la ciudad. Ahora bien, **este crecimiento debe de ser generalizado en todo la franja de territorio entre M-30 y M-40 y no circunscrito a barrios puntuales**, más aún si se pretende (como analizaremos a continuación), la eliminación de las Zonas de Aparcamiento Vecinal.

Actualmente, fuera de los periodos en los que está activo el SER, se produce un efecto llamada a la circulación de vehículos causado por la gratuidad del aparcamiento, especialmente patente en zonas de ocio nocturno, eventos deportivos, etc. Abogamos también por la **eliminación de las distintas franjas horarias y diarias en las que el Servicio de Estacionamiento Regulado no es de aplicación**, quedando este activo de manera continua durante la totalidad de días y horas del año.

### **Plazas de Alta Rotación y Ámbitos Diferenciados**

La Nueva Ordenanza introduce el concepto de Plazas de Alta Rotación, donde es posible aparcar para gestiones teóricamente breves. Si bien creemos que esta medida puede ser positiva, la franja de 45 minutos (con media hora adicional si se cancela la hipotética sanción por exceder el tiempo) nos parece a todo punto ilógica. **Apostamos por reducir el tiempo de las Plaza de Alta Rotación a 15 minutos**, y que las actuales Plazas Verdes cumplan realmente su función de aparcamiento puntual, pasando el tiempo de habilitación a 1 hora.

También aparece la figura de Ámbitos Diferenciados, que incluyen plazas de aparcamiento de 12 horas de duración en las inmediaciones de Intercambiadores de Transporte o Centros Sanitarios. Creemos que esta figura va en contra del fundamento que tiene que tener el aparcamiento en vía

pública, asemejándose a la función que deben cubrir los aparcamientos privados. Así, **juzgamos conveniente que la estancia máxima permitida en estos Ámbitos Diferenciados sea de 2 horas.**

### **Convivencia entre bicicletas, vehículos de movilidad personal (VMP) y peatones**

El presente Proyecto de Modificación de la Ordenanza **aplica una visión obsoleta de los modelos de convivencia entre peatones y usuarios de bicicleta/VMP** que, lejos de resolver los naturales conflictos que pueden surgir al compartir el escaso espacio de nuestras calles, los amplifican.

Se mantienen figuras a erradicar como las aceras bici y las sendas ciclables, se prohíbe la convivencia de modos blandos aún en condiciones favorables al peatón, y -en general- se asimila la situación de bicicletas y VMPs a vehículos como las motocicletas que tienen unas características de velocidad, masa, volumen, etc. totalmente alejadas de los vehículos de movilidad sostenible.

Pretendemos mejorar el **confuso marco contemplado en este Proyecto para la convivencia de peatones y bicicletas/VMPs en parques**. Proponemos que en el interior de parques y jardines públicos urbanos, estos vehículos puedan circular por los caminos de más de tres metros de ancho, como máximo a veinte kilómetros por hora respetando en todo momento la prioridad peatonal

**Desde Respira Madrid queremos destacar que hemos realizado un trabajo conjunto entre asociaciones de defensa del peatón, de fomento de la bicicleta y VMPs** que propone solucionar estos aspectos mediante adopción de medidas y buenas prácticas que se han mostrado exitosas en ciudades con una mayor utilización de la bici y VMP que Madrid.

### **Aparcamiento de bicicletas y VMPs en aceras**

De forma muy poco realista, la presente Modificación de la Ordenanza apuesta por trasladar el aparcamiento de bicicletas a una red de aparcabicis en calzada que a día de hoy es tan escasa que puede tildarse de casi inexistente en algunos distritos. **Es necesario que se siga permitiendo el anclaje en el mobiliario urbano de bicicletas particulares con las normas vigentes mientras no se desarrolle una red suficientemente amplia de anclajes.**

Además, en nuestro juicio comete el **error flagrante de considerar de igual manera las bicicletas y VMPs que son usadas de manera individual por la ciudadanía, de las flotas de bicicletas y VMPs de alquiler**. El problema no viene de los ciclistas y usuarios de VMP, sino del marco de descontrol y desregulación en el que se mueven estas empresas.

Los patinetes y bicicletas de flota, que se inmovilizan sin candar, disponen de elementos de seguridad que pueden establecerse en cualquier punto, por lo que no tienen problema en aparcar en la calzada, de forma que no se limita su movimiento, al igual que ocurre con las motos. Las bicicletas individuales deben de permanecer candadas, idealmente a aparcamientos en calzada, pero mientras que el Ayuntamiento no generalice su disposición, también al mobiliario público.

### **Nulo fomento de la Movilidad Ciclista**

No se contempla ninguna medida de vigilancia y control de la velocidad de los vehículos a motor en los Ciclocarriles (ahora llamados Carriles Multimodales), incidiendo en el principal error por el que esta figura está muy lejos de promover la movilidad ciclista en Madrid: Los vehículos a motor no respetan a los ciclistas en estos carriles.

Además, desde Respira Madrid **abogamos por la no obligatoriedad del uso de las vías ciclistas segregadas**. En aras de un fomento efectivo de la movilidad ciclista, debe de permitirse la utilización de la calzada por aquellos usuarios ciclistas que prefieran este espacio urbano.

También proponemos que **las bicicletas puedan 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.

Tampoco queda especialmente claro si se prohíbe de forma generalizada el tránsito de bicicletas y VMPs por todos los túneles y puentes inferiores, por lo que abogamos por el actual esquema en el que por razones de seguridad vial **se prohíbe la circulación de bicicletas por los túneles y pasos inferiores en los que así esté señalizado**.

Juzgamos igualmente importante la generalización de líneas de detención adelantada para favorecer la circulación y la seguridad de las bicicletas y VMP en todos los semáforos de la ciudad, o la posibilidad de cruzar la línea de detención estando el semáforo en fase roja para realizar el giro a la derecha para estos vehículos, tal y como ocurre en muchas otras ciudades con mayor implantación ciclista.

### **Paradas a demanda en autobuses nocturnos**

Si bien juzgamos como una medida tremendamente positiva implementar esta medida en la red de autobuses nocturnos de la EMT, no entendemos por qué se circunscribe a un número limitado de líneas y **no se generaliza para todos los autobuses nocturnos de la ciudad**.