

# Observaciones relativas al Borrador del Plan de Calidad del Aire y Cambio Climático

## A. Contexto

Durante los últimos meses, el Ayuntamiento de Madrid viene trabajando en la redacción del Plan de Calidad del Aire y Cambio Climático (en adelante PCAyCC), cuyo borrador está en estos momentos en un periodo en el cual se están produciendo reuniones sectoriales con el objetivo de mejorar el borrador del PCAyCC para llevar a la Junta de Gobierno el documento con las aportaciones y mejoras fruto del proceso participativo. Este borrador presenta algunas carencias y deficiencias sobre las que queremos incidir en este documento si bien felicitamos al equipo de redacción por el trabajo realizado puesto que supone un importante avance que, esperamos, ayude a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos de Madrid. También queremos agradecer al equipo redactor el habernos invitado a las reuniones bilaterales para discutir el borrador y la actitud de escucha activa de los trabajadores municipales.

Entiéndanse, por tanto, estas recomendaciones como una puesta por escrito y un desarrollo de los temas tratados por nuestro portavoz en estas reuniones.

## B. Observaciones generales

### *B.1. Aspectos estructurales y modelo de ciudad*

La planificación con un horizonte temporal prolongado como el planteado en el borrador del PCAyCC (más si cabe, por el hecho de incluir como objetivos del mismo la lucha contra el cambio climático y el aumento de la resiliencia urbana) debe situarse, al menos, en el año 2050. Esto tiene una importancia trascendental en la concepción del documento, pues debe entenderse como una planificación estratégica que entre a plantear líneas de actuación de carácter estructural y una visión de largo plazo.

El objetivo del plan debería seguir, por tanto la siguiente estructura:

1. Eficiencia del sistema: medidas orientadas hacia la reducción de la necesidad de desplazarse y la disminución de las distancias.
2. Eficiencia del viaje: medidas orientadas hacia el aumento de la cuota de los modos más sostenibles en el reparto modal, vigilando siempre el siguiente esquema de prioridades:



3. Eficiencia del vehículo: para aquellos desplazamientos que no haya sido posible evitar/reducir ni se produzcan en medios no motorizados, este punto debe establecer las medidas encaminadas a que estos desplazamientos se produzcan en los modos que tengan las menores externalidades posibles.

En este sentido, el borrador del PCAyCC presenta una estructura más propia de la planificación directora que se centra en medidas propias de la gestión y la regulación y no tanto del modelo de ciudad. Bien es cierto que las medidas 2. “Rediseño de la sección en las principales vías de distribución del tráfico y vías de conexión de los distritos de la periferia con el centro”; 4. “Mejora y ampliación de la red y la movilidad ciclista”; 6. “Plataformas reservadas y priorización semafórica para autobuses EMT” y 10. “Plataformas reservadas en accesos a la ciudad” supondrán un cambio profundo en la forma de moverse en Madrid, pero adolecen de un problema fundamental: no resuelven los problemas que provocan la necesidad de moverse en coche en Madrid.

A saber:

- Los desequilibrios producidos por la sectorización de la ciudad, la especialización zonal (sur-vivienda, norte-actividad) y la acumulación de actividades en determinados corredores poco servidos de alternativas de transporte público e inconexas para las movilidades ciclista y peatonal.

Desde ecomovilidad.net proponemos en este sentido:

- Incentivos/penalizaciones a la localización de actividades.
  - Uso de los espacios libres para esponjar los espacios de actividad (dicho de una forma muy simplificada y, que, por tanto, obvia las peculiaridades de cada actuación: que la Operación Chamartín sea principalmente de viviendas y las operaciones de Campamento y Mahou-Calderón sean de empleo-comercio).
  - Redensificación de los PAUs siguiendo los ejemplos de Portland, Detroit y México DF. Estas redensificaciones supondrían una reducción del espacio destinado al coche y, por otro lado, permitirían el surgimiento de actividades comerciales y terciarias que reducirían las distancias de desplazamiento de los habitantes de estos barrios, desplazando parte de la cuota modal hacia modos de movilidad más sostenibles.
- Los efectos barrera de las grandes infraestructuras viales presentes en la ciudad. Para su corrección proponemos:
- Conversión de grandes ejes infraestructurales como la A-5, la A-42, la A-2, etc, en paseos urbanos que permitan un tránsito transversal, acabando así con el importante efecto barrera que generan en las áreas periféricas de la ciudad. En los ejemplos planteados, la disminución de capacidad de estas vías genera áreas de potencial recuperación en el Paseo de Extremadura, el Paseo de Santa María de la Cabeza y la Calle de Alcalá.

- La nueva relación que se establecería entre los espacios periféricos debería ser cubierto por nuevos servicios de transporte público colectivo que, además, corregirían la marcada orientación radial y monocéntrica de la actual red de transportes de la ciudad. Los arcos más consolidados serían los del sur (Colonia Jardín-Avenida de los Poblados-Villaverde-Vallecas) y los del este (Vallecas-Entrevías-Vicálvaro-áreas de actividad ligadas a Julián Camarillo-Campo de las Naciones-Sanchinarro-Las Tablas). Por supuesto, es de esperar que en el horizonte hasta 2050 la ciudad experimente un crecimiento que pueda justificar otras “líneas circulares”. Por su flexibilidad y para minimizar los riesgos asociados a la demanda (hoy inexistente en muchos casos por falta de oferta de transporte, no tanto por falta de relación entre áreas) el modo de transporte seleccionado inicialmente puede ser una línea de autobús con reserva de carril y priorización semafórica. Cuando la demanda supere los 3000 pasajeros/hora, sería recomendable seguir el siguiente proceso de “brtización”: 1) aumento del tamaño de los vehículos, 2) reserva de plataforma y construcción de estaciones fijas que permitan la cancelación del título de viaje fuera del vehículos, 3) la construcción de carriles de rebase en la plataforma reservada, permitiendo así una velocidad comercial de 60km/h en los tramos de autopista y de 20-25km/h en los tramos urbanos (el doble que un autobús convencional). En caso de que se sobrepase una demanda de 7000-8000 pasajeros/hora en la línea completa será necesario empezar a planificar medios de mayor demanda, como metro ligero.
- La ausencia de alternativas de transporte público colectivo conectando periferias, así como el desequilibrio en la oferta de transporte dentro y fuera del perímetro de la M-30. Se propone:
- La prestación de servicios de transporte con los criterios expuestos en el punto inmediatamente anterior a éste.

### *B.2. Aspectos relacionados con la gestión pero realizables a medio-largo plazo*

Se proponen a continuación tres líneas de actuación ligadas a la gestión pero que no es posible que se realicen en el corto plazo, para su incorporación al documento definitivo del PCAyCC:

- Obligación a las empresas de garantizar a través de su localización la accesibilidad de sus trabajadores con un modelo similar al ABC Location Policy (aunque salvando los problemas que tuvo este plan y adaptándolo al marco madrileño), así como de establecer planes de

transporte al trabajo en modos de transporte sostenibles y programas de teletrabajo y horarios flexibles de entrada y salida del trabajo. En este sentido, estos puntos deberían ser incorporados en la medida 28 del plan, referente a la incorporación de criterios de sostenibilidad en la contratación municipal.

- Implantación de tarifas de transporte asociados a la MaaS (Mobility as a Service), ampliando así el abanico de opciones de movilidad disponibles y desligando el uso del coche de su propiedad, un aspecto que está ampliamente comprobado que es uno de los motivos de que en lugar de un uso racional del mismo se produzca un abuso. Esta medida no es competencia municipal, pero en el plan se puede incorporar un punto en el cual el ayuntamiento se comprometa a liderar el trabajo para conseguir este tipo de abono trabajando conjuntamente con las demás Administraciones Públicas implicadas.
- Incorporación de análisis de ciclo de vida para infraestructuras y vehículos, contemplando así todos los efectos de la construcción de las primeras y de la racionalización del parque de los segundos.

### *B.3. Matización*

En varios puntos del borrador del PCAyCC se hace alusión en varias ocasiones al vehículo privado para referirse al coche. Aunque es una práctica habitual, no la recomendamos desde ecomovilidad.net porque existen otro tipo de vehículos privados como las motocicletas, segways, airwheels, etc e, incluso, vehículos privados no motorizados como las bicicletas o los patinetes. Por ello, recomendamos evitar estos eufemismos y referirse a ellos como coches.

## **C. Observaciones particulares**

### *C.1. Observación para la medida 7. “Regulación del aparcamiento con criterios de calidad de aire”*

Desde ecomovilidad.net, consideramos que será necesario modelizar el efecto de la implantación de un sistema de regulación de estacionamiento en los barrios exteriores a la M-30 que así lo demanden, sin coste para los residentes y regulación mediante tarifa para los no residentes. Esta modelización debe garantizar la coherencia de la medida con los objetivos planteados.

Asimismo, consideramos que el establecimiento de tarifas debe revisarse tanto dentro como fuera de la M-30 para que los usuarios del coche aparquen en los aparcamientos subterráneos en lugar de hacerlo en la calle, racionalizando así el uso del espacio público y permitiendo en algunos casos la recuperación de espacios para uso peatonal, aspecto en consonancia con la Medida 3. “Priorización de la movilidad peatonal”.

### *C.2. Observación para la medida 8. “Limitación de la velocidad en los accesos metropolitanos”*

Esta medida la entendemos enmarcada en un escenario de contención o de resistencia y no tanto como una medida planificadora. En este sentido, la limitación debería ser de entrada, bien a través de capacidad o bien a través de peajes urbanos que vengan acompañados de la construcción de las plataformas reservadas para autobuses que se contemplan en la Medida 10. “Plataformas reservadas en accesos a la ciudad”. Estos peajes tienen algunos problemas desde el punto de vista de la cohesión social. Por ello, proponemos aprovechar una de sus características: son tasas y no impuestos, por lo que su recaudación puede ser finalista. El objetivo de que sea así es que el dinero recaudado se emplee para la prestación de los servicios de autobús de entrada en la ciudad (compra de flota más eficiente, mejora de frecuencias, aportaciones al ratio de cobertura del abono de transportes, etc), reduciendo así la presión económica sobre los usuarios del transporte público.

### *C.3. Observación para la medida 9. “Red de aparcamientos disuasorios”*

En consonancia con el punto anterior y, a la vista de que el desincentivo del uso del coche es mayor cuando la disuasión se produce en origen que en destino, recomendamos que la versión definitiva del PCAyCC incorpore la necesidad de constituir una red de aparcamientos en la corona metropolitana, pero no en los accesos de Madrid. Esta medida entraría en conflicto con las competencias de otros municipios, pero Madrid debería liderar el trabajo en este aspecto e implicar tanto a aquellos municipios afectados como a la Comunidad de Madrid como mediador entre Madrid y estos.

#### *C.4. Observación para la medida 11. “Ampliación y renovación de la flota de la EMT hacia una flota 100% Eco”*

Un plan estratégico no debería fijar medidas de corto plazo que, además, han demostrado ser la mejor solución con la tecnología actual, pero no necesariamente una buena solución. Es el caso del GNC de los autobuses de la EMT. Por ello, se propone que el plan conciba la renovación a esta tecnología como medida de corto plazo, explicitada como tal, pero que no se pierda de vista la necesaria sustitución del parque a medida que la tecnología avance. Sería recomendable que este punto se desarrolle en planes sectoriales específicos llegado el momento.

#### *C.5. Observación para la medida 14. “Taxi (optimización de recorridos)”*

En paralelo a esta medida y, aprovechando la mejora de la capilaridad que supone para el sector del taxi, se propone que esta medida sirva para que los taxis sólo puedan cargar viajeros en estas estaciones, evitando así el número de viajes en vacío. Esta observación es, por tanto más formal que de contenido respecto a la actual redacción.

A corto plazo, es posible también la promoción del uso de apps tipo Mytaxi como alternativa a la parada habitual en marcha.

#### *C.6. Observación para la medida 17. “Colaboración público-privada para la innovación y eficiencia en los procesos logísticos urbanos”*

La realidad es que el campo de la distribución urbana de mercancías está relativamente poco desarrollado frente al de la movilidad de pasajeros. En este sentido, además de la colaboración público-privado, es necesaria la investigación e innovación en el sector y la promoción de ésta debe venir de la mano de la búsqueda de fórmulas de financiación.

En el reparto de mercancías nos vemos obligados a hacer referencia a la gran importancia para la movilidad y la contaminación que supone el nuevo escenario de comercio electrónico, cada vez más desarrollado. Cientos de furgonetas entregando paquetes a todas horas y parando en cualquier lugar. En este sentido, proponemos la racionalización de los itinerarios de los envíos, garantizando la minimización del número de kilómetros recorridos (medida win-win, pues es mejor para la sociedad y también para la propia empresa),

así como la disposición de puntos de estacionamiento a costa del espacio de estacionamiento del coche y la vigilancia de la indisciplina en el aparcamiento fuera de estos espacios.

Recomendamos, asimismo la promoción de la recogida de compras y entrega de paquetes en consignas electrónicas ubicadas en estaciones de transporte público, así como de cualquier otro servicio que suponga una consolidación de la carga repartida que pudiera surgir de las labores de investigación e innovación tanto promocionadas por el ayuntamiento como surgidas en otras ciudades, ya que esta consolidación supone la reducción del número de viajes para su reparto.

#### *C.7. Observación para la medida 21. “Red de suministro de combustibles alternativos”*

La observación a esta medida es la misma que la observación C.4. para la medida 11.

#### *C.8. Observación para la medida 25. “Reducción de emisiones en la gestión de residuos urbano”*

Aunque nuestro conocimiento es mayoritariamente de movilidad, entendemos que la recuperación del calor de las plantas de incineración no es una opción a largo plazo, sino que si de verdad queremos mejorar la calidad del aire y luchar contra el cambio climático, lo que hay que hacer es plantear medidas que actúen sobre la forma en que se gestionan los residuos, proponiendo formas más limpias de eliminarlos o reaprovecharlos.