

Alegaciones relativas al Plan de Calidad del Aire y Cambio Climático

D. Samir Awad Núñez, mayor de edad, con DNI nº [REDACTED], y domicilio a efectos de notificaciones en la [REDACTED] comparece actuando en representación del colectivo ecomovilidad.net.

EXPONE

Que por medio del presente escrito y dentro del plazo concedido vengo a presentar las siguientes

ALEGACIONES

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 documento final está en estos momentos en periodo de alegaciones. Este documento 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, esperemos, ayude a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos de Madrid. Entiéndanse, por tanto, estas alegaciones 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 que debería plantearse para un documento con objetivos tan ambiciosos como los 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.

Los objetivos del plan en materia de movilidad deberían 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.

4. En episodios de contención, se deben aplicar restricciones que permitan reducir la contaminación. Aún no existe un protocolo para las superaciones de los niveles máximos permitidos de ozono, el cual debería estudiarse (pensando en acciones a largo plazo, dado que la complicada química de este compuesto elimina la opción de actuar a corto plazo). Respecto a los episodios relacionados con la concentración de óxidos de nitrógeno, llama la atención que el PCAyCC no haga referencias a cambios en el protocolo actual. Un cambio sencillo es la incorporación de criterios de contaminación gracias al distintivo ambiental de la DGT. En este sentido, dejar circular únicamente a los vehículos menos contaminantes podría forzar una renovación del parque eliminando los vehículos más contaminantes. En cualquier caso, podría estudiarse si es adecuada la sustitución de la medida de “pico y placa” por este otro criterio o, en su caso, la combinación de ambas. Además, proponemos extender estas medidas al parque de motocicletas.

En este sentido, el documento 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 las vías principales de distribución del tráfico y conexión periferia-centro”; 4. “Mejora y ampliación de la red y la movilidad ciclista”; 6. “Plataformas reservadas y priorización semafórica para autobuses EMT” y 10. “Infraestructuras reservadas para transporte público” 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.

Si lo que motiva al presente equipo de gobierno a haber desarrollado un plan estratégico con medidas de plan director es el cumplimiento del plan por los futuros gobiernos municipales, del mismo o de otros partidos, la solución puede pasar por el desarrollo de un plan sectorial que desarrolle puntos específicos del presente plan, ya que la planificación sectorial es de obligado cumplimiento.

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 19 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. Programación de las inversiones

Asimismo, en el PCAyCC quedan poco claros tanto el presupuesto destinado al plan como la programación de las inversiones a realizar, por lo que el documento posterior a esta fase de alegaciones debería incorporar una información más clara y, en su caso, citar los instrumentos de financiación que se aplicarán al menos hasta el final de la legislatura.

B.4. Necesidad de un nuevo PMUS y planes especiales centrados en determinados entornos

El PMUS actual no responde a las necesidades del conjunto de la ciudad, dejando fuera algunos de los principales problemas de la periferia urbana. Además, existen ámbitos como la Casa de Campo y el Monte del Pardo que, por sus importantes condicionantes ambientales, exigirían planes especiales. En este sentido, el PCAyCC debería plantear la necesidad de revisar el PMUS (o, en su caso, redactar uno nuevo) y establecer los plazos para que esta revisión se produzca.

B. 5. Matización

En varios puntos del PCAyCC se hace alusión 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 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 1. “Área Central Cero Emisiones”

Dentro de ser una medida que desde ecomovilidad.net entendemos como necesaria, consideramos que no es suficiente con la política de conversión de plazas azules en verdes sino que sería necesario reducir el número de plazas y establecer criterios de restricción tanto por las condiciones de los vehículos (por ejemplo, reservando plazas tanto en superficie como en subterráneo donde sólo puedan aparcar vehículos ECO y “Cero emisiones”. Restricción aplicable, a nuestro juicio, tanto para coches como para motos) como para evitar que los residentes en el interior del área la perciban como un área por la que pueden volver a circular con facilidad. En este último sentido, se propone que los residentes puedan aparcar únicamente en su barrio. De este modo, podrán atravesar circulando el resto de barrios del área pero no aparcar en ellos, evitándose así la invitación a coger el coche para trayectos internos al área.

Asimismo, dentro de esta área se propone que una limitación de velocidad de 30 km/h en calles de un carril o de un carril por sentido. Esta medida debería irse implantando de manera progresiva a lo largo de todo el municipio.

C.2. Observación para la medida 3. “Priorización de la movilidad peatonal”

Desde ecomovilidad.net echamos en falta en este punto una referencia a la necesidad de hacer cumplir con las bandas peatonales mínimas para que los itinerarios peatonales sean adecuados. Además de la necesaria adaptación a la Instrucción de Vía Pública de aquellas calles que aún no estén adaptadas a la misma, es necesaria la vigilancia y la aplicación del régimen sancionador a aquellos vehículos (coches y motos principalmente) que estacionen en las aceras y en los rebajes de acera y de aquellos (motos y bicis principalmente) que circulen por ellas poniendo en peligro a los peatones.

C.3. Observación para la medida 6. “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. Respecto al efecto barrera al que se hace alusión al mismo como un efecto negativo (como suele serlo en la prestación de servicios) pero, en este caso, puede suponer una oportunidad de expansión del estacionamiento regulado al hacer que los efectos de concentración de vehículos en las áreas periféricas de las zonas con regulación pidan de forma voluntaria la ampliación a sus espacios. Esto puede entenderse mejor con un ejemplo: si se regula el acceso en el corredor de las carreteras A-5, M-511 y M-502 podría restar atractivo al aparcamiento en los barrios de Batán y Campamento. Esto desplazaría los vehículos estacionados por la mañana y recogidos por la tarde a los barrios de Puerta del Ángel (donde podría permitirse el estacionamiento exclusivamente en el aparcamiento sito bajo la Avenida de Portugal), Aluche y Lucero, donde seguramente pronto se pediría la regulación. Este modelo puede replicarse en los diferentes accesos a la ciudad.

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.4. Observación para la medida 7. “Limitación de la velocidad en los accesos metropolitanos y M-30”

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. “Infraestructuras reservadas para transporte público”. Los peajes tienen problemas desde el punto de vista de la cohesión social. Por ello, de optarse por ellos (aunque no parece ser la política a la que aspira el Ayuntamiento de Madrid), proponemos que se aproveche una de sus características: son tasas y no impuestos, por lo que su recaudación puede ser finalista. El objetivo de que sea así sería que el dinero recaudado se empleara 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.5. Observación para la medida 8. “Red de aparcamientos intermodales en la corona metropolitana”

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.

En el caso particular del aparcamiento de Colonia Jardín, se suma además la circunstancia de que los terrenos donde se pretende construir el aparcamiento cortan la única conexión posible entre la Casa de Campo y Las Moreras, obligando además a modificar el trazado histórico de la Cañada Real de Madrid. Por ello, a las dudas que nos genera la medida, debemos sumar el rechazo frontal a la construcción de este aparcamiento.

C.6. Observación para las medida 11. “Ampliación y renovación de la flota de la EMT: hacia una flota de bajas emisiones”, 15. “Distribución urbana de mercancías con vehículos de bajas emisiones”, 17. “Renovación del parque circulante” y 18. “Flotas de servicios municipales de bajas emisiones”

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, por ejemplo, del GNC de los autobuses de la EMT en la medida 11). Por ello, se propone que el plan conciba la renovación a estas tecnologías como medida de corto plazo (explicitando que son medidas de coyuntura), 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 antes del final de la legislatura (puesto que son de obligado cumplimiento y obligarían así a las siguientes corporaciones municipales).

C.7. Observación para la medida 13. “Optimización del servicio de taxi con criterios ambientales”

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. Sin embargo, sí cabe destacar que desde ecomovilidad.net entendemos que el aumento del espacio dedicado en la vía pública a la espera de viajeros no debe producirse por el aumento del tamaño de las paradas ni por permitir que estaciones en las “plazas azules” (medida de contingencia en los episodios de alta contaminación) sino por un aumento del número de paradas a lo largo de la ciudad que se traduzcan en una mayor capilaridad del sistema de taxi percibida como una mejora por parte de los usuarios.

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

C.8. Observación para la medida 14. “Distribución urbana de mercancías: optimización de la gestión de las reservas de carga y descarga en la vía pública”

Se recuerda al equipo redactor la necesidad de dotar a la ciudad de reservas en las que desfragmentar la carga. Estas instalaciones podrán ser públicas, privadas o promover la colaboración público-privada y deberán permitir optimizar la gestión de las reservas de carga y descarga en la vía pública (trasladando fuera de ella las actividades más perniciosas), así como permitir el trasvase de las mercancías desde los vehículos de mayor tamaño hasta vehículos más pequeños y más limpios.

C.9. Observación para la medida 16. “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.10. Observación para la medida 20. “Red de recarga para vehículos eléctricos y suministro de combustibles alternativos”

Antes de realizar la observación a esta medida, cabe destacar que el hecho de denominar “alternativos” a los combustibles diferentes del petróleo confiere a éste una posición preponderante que debería evitarse en el PCAyCC.

La observación principal a esta medida es la misma que la observación C.5. Observación para las medida 11. “Ampliación y renovación de la flota de la EMT: hacia una flota de bajas emisiones”, 15. “Distribución urbana de mercancías con vehículos de bajas emisiones”, 17. “Renovación del parque circulante” y 18. “Flotas de servicios municipales de bajas emisiones”.

C.11. Observación para la medida 21. “Impulso a las iniciativas de movilidad compartida”

Tanto en el PCAyCC como en las reuniones bilaterales y en el debate celebrado el 11 de mayo de 2017 por el OMUSM, se pone de manifiesto que el Ayuntamiento de Madrid confía ciegamente en las iniciativas de movilidad compartida. A este respecto, el consistorio debería evaluar si las esperanzas depositadas en la sustitución modal son las adecuadas para que no se esté produciendo una paradoja de Jevons (esto es, verificar de algún modo que la captación de clientes por parte de estas empresas no está siendo de peatones, ciclistas y usuarios del transporte público sino de usuarios del coche y la moto privados).

De ser así, desde ecomovilidad.net apoyaremos las iniciativas que el Ayuntamiento de Madrid promueva en materia de movilidad compartida. Sin embargo, sin la constatación de este hecho, es difícil juzgar si la medida 21 es positiva o no.

C.12. Observación para la medida 25. "Reducción de emisiones en la gestión de residuos"

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.

SOLICITA

A la vista de lo expuesto, que registrándose el presente documento de alegaciones en tiempo y forma, y cumplidos todos los requerimientos legales y formales, se de traslado al mismo a la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental del Ayuntamiento de Madrid, a fin de que las alegaciones sean tenidas en cuenta por el área correspondiente para la redacción del plan definitivo.

Y para que así conste a los efectos oportunos, suscribo la presente en Madrid, a 16 de mayo de 2017,



Firmado:

Samir Awad Núñez
ecomovilidad.net