



# Valoración de la **Plataforma en Defensa de Madrid Central** sobre las principales medidas de la Estrategia Madrid 360 y su relación con el Plan A

Octubre de 2019

Valoración de la Plataforma en Defensa de Madrid Central sobre las principales medidas de la Estrategia Madrid 360 y su relación con el Plan A



Propuesta Madrid 360	Relación respecto al Plan A	Valoración desde Plataforma Madrid Central
<b>Nuevas zonas peatonales</b> Peatonalización de Sol y su entorno: Sevilla, Carrera de San Jerónimo y Mayor (hasta Esparteros) Otras en estudio en todos los distritos En estudio: Hortaleza y Fuencarral	<b><u>Continuación del Plan A</u></b>  La medida nº 3 del 'Plan A' contemplaba una Red Básica Peatonal Centro que abarcaba las calles citadas, aunque no necesariamente mediante vías 100% peatonales.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La creación de ejes peatonales supone un desincentivo al uso del vehículo privado en las calles, pero debe complementarse con actuaciones integrales en todo el barrio evitando que sean simples actuaciones puntuales.</li> <li>- Los precedentes de peatonalizaciones completas como calle Fuencarral no se acompañaron de intervenciones en las calles aledañas, generando entornos degradados en lugares como Ballesta.</li> <li>- Sobre la peatonalización de Fuencarral y Hortaleza, es una medida que resucita los planes iniciales de Gallardón para crear <a href="#">un eje peatonal entre Sol y Quevedo</a> hace 10 años.</li> </ul>
<b>Flexibilización de accesos a Madrid Central</b> Ampliar la circulación de vehículos C de alta ocupación (2 o más ocupantes) dentro del distrito Centro	<b><u>Regresión respecto al Plan A</u></b>  La medida nº 1 del 'Plan A' contemplaba un Área Central Cero Emisiones, posteriormente rebajada a una ZBE que dejaba exentos a los coches ECO.  La inclusión de vehículos C (VAO 2+) supone una importante regresión respecto a las normas vigentes de Madrid Central.  Igualmente, hasta ahora el Protocolo Anticontaminación consideraba 'alta ocupación' los vehículos con tres o más ocupantes, en lugar de dos.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dado que esta medida resulta más permisiva que la situación previa, no cabe esperar que en ningún caso pueda suponer una reducción de las emisiones</li> <li>- Según los informes de la UPM para el Ayuntamiento, las emisiones debidas a los vehículos C suponen un 20% del total. Dado que los vehículos ya podían acceder si se dirigían a un aparcamiento, la mayor implicación de esta nueva medida es permitir atravesar la zona.</li> <li>- Se estima que 21.000 coches tienen de nuevo permitido el acceso a la zona con el único objetivo de atravesarla. De éstos anteriormente solo 4.176 tenían una ocupación mayor a una persona. Es probable que esta medida incentive una mayor ocupación, si bien, dado que es un tráfico de paso, no debiera tener un impacto muy elevado. Por lo tanto, se podría deducir que esta medida implicaría entre 5.000 y 6.000 coches más.</li> <li>- Si bien la cifra puede parecer baja, dado el nivel actual cercano a la saturación es suficiente para que la densidad se</li> </ul>

Valoración de la Plataforma en Defensa de Madrid Central sobre las principales medidas de la Estrategia Madrid 360 y su relación con el Plan A



		eleve en determinadas vías como la Gran Vía teniendo un impacto notable en el conjunto del ámbito. En términos de emisiones. <b>Estaríamos hablando de un 10% más de vehículos lo que supondría cerca del 2% más de emisiones.</b>
Equiparar los comerciantes a los residentes en el distrito Centro	<b><u>Regresión respecto al Plan A</u></b>  La medida nº1 del Plan A dotaba a los comercios de un número de permisos mensuales y establecía horarios de carga y descarga según flotas de reparto	- La equiparación de comerciantes a vecinos generará 18.000 desplazamientos diarios adicionales y otorga el privilegio de acceder a comerciantes sin necesidades de carga y descarga y sin plaza de garaje, aspectos ambos que ya contaban con sus propios mecanismos de autorización.
<b>Aparcamientos</b> Rebajar las tarifas de los aparcamientos en el centro Modular la oferta para dar más protagonismo a las plazas de rotación	<b><u>Regresión respecto al Plan A</u></b>  La medida nº6 del 'Plan A' contempla el incremento de plazas de residentes en detrimento de las de rotación.	- Ambas medidas suponen <b>un incentivo claro y directo para acceder al centro en coche.</b>  - Este propósito choca frontalmente con el objetivo de disuasión del uso del vehículo privado recogido tanto en el 'Plan A' como en el PMUS de Madrid (2014) y que atraerá más tráfico y congestión tanto al distrito centro como a su entorno.
Construcción de 10.000 plazas de aparcamientos disuasorios en los accesos a la ciudad	<b><u>Continuación del Plan A</u></b>  La medida nº8 contemplaba la ejecución de 9.570 plazas	- Alcance limitado: cada día entran 1.500.000 coches a Madrid. <b>Reducir 10.000 accesos supone una incidencia muy baja</b> para el coste público que suponen estos estacionamientos. - Efectividad casi nula en las emisiones: para garantizar la eficacia de los aparcamientos disuasorios éstos deben estar ubicados en origen, conectados a la red de Cercanías o Bus-VAO. - La ubicación prevista, entre la M-30 y la M-40, hace pensar en un uso muy bajo de los mismos, tal y como ya sucede en los de Avda. Portugal, Miguel Hernández o Ciudad Universitaria.

Valoración de la Plataforma en Defensa de Madrid Central sobre las principales medidas de la Estrategia Madrid 360 y su relación con el Plan A



Analizar la ampliación del SER de residentes en algunos distritos el exterior de la M-30	<b><u>Continuación del Plan A</u></b> La medida nº6 establece un sistema de regulación de estacionamiento en destino en áreas exteriores a la M-30	- Medida positiva para reducir el uso del coche que, por su descripción, no encaja con los procesos de creación de zonas ZAV actualmente en desarrollo.
Reducción de la tasa SER a vehículos con distintivo ECO (-75%) y C (-20%)	<b><u>Continuación del Plan A</u></b> La medida nº6 estableció penalizaciones y bonificaciones a los vehículos en función de su etiqueta ambiental.	- Nuevamente se trata de <b>una invitación al uso del automóvil estacionado en superficie</b> , promoviendo el uso del espacio público como aparcamiento  - Incremento del tráfico de agitación en el interior de M-30 - Mayor bonificación a vehículos diésel o gasolina tipo C
<b>Motocicletas y ciclomotores</b> Duplicar los estacionamientos hasta 21.000	<b><u>Continuación del Plan A</u></b> La medida nº3 del Plan A recoge una ampliación del 30% de las reservas para moto en calzada, permitiendo reducir la oferta de plazas para turismos en superficie y liberando aceras.	- La ampliación del horario de acceso a vehículos de dos ruedas no eléctricos contradice los objetivos de reducción de ruido en el distrito Centro, cuyos niveles exceden los recomendados por la OMS tanto en horario diurno como nocturno.  - El Ayuntamiento sigue considerando la moto como un vehículo “sostenible” llegando incluso a equipararlas con las bicicletas, pese a que su contaminación atmosférica y acústica hace necesaria su contención en las zonas urbanas.
Ampliar el horario para motocicletas en Madrid Central hasta las 00 horas	<b><u>Regresión respecto al Plan A</u></b> Las normas de Madrid Central, medida nº1 del Plan A, limitan la circulación de motocicletas y ciclomotores no eléctricos a partir de las 22h.	- <b>Las motocicletas y ciclomotores presentan un nivel de emisiones de NOx superior a turismos de gasolina e inferior al diésel</b> , según la <a href="#">última publicación de referencia</a> de la Agencia Europea de Medio Ambiente.  - Desde la Plataforma se exige que se someta a los vehículos gasolina de dos ruedas al mismo baremo que a los automóviles, incorporando la limitación nocturna por ruido ambiental.
<b>Transporte público</b>	<b><u>Continuación del Plan A</u></b> Las medidas nº9 y 10 del Plan A	- Es <b>la medida más necesaria para favorecer el transporte público</b> y reducir el uso del coche en Madrid. - Medida siempre mencionada pero nunca ejecutada: la

Valoración de la Plataforma en Defensa de Madrid Central sobre las principales medidas de la Estrategia Madrid 360 y su relación con el Plan A



<p>Crear nuevos carriles Bus-VAO en colaboración con la administración autonómica y estatal en las vías de acceso a Madrid, priorizando la A-42 / Plaza Elíptica.</p>	<p>ya contemplan la ejecución de Vías preferentes para autobuses EMT y plataformas reservadas Bus-VAO en los accesos a Madrid.</p>	<p>construcción de Bus-VAO ya fue planificada en 2008, 2011, 2014 (PMUS) y 2017 (Plan A)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Solo 1 carril en 20 años (A-6). El proyecto para la A-2 sigue encallado por falta de acuerdo entre administraciones.</li> <li>- La Plataforma exige al Ayuntamiento <b>que habilite de forma inmediata carriles Bus-VAO en las vías de su competencia</b>, como la A-1 entre Las Tablas y Plaza de Castilla.</li> </ul>
<p>Nuevas líneas de bus en Madrid Central</p> <p>Crear 2 nuevas líneas gratuitas de autobús eléctrico que den servicio al distrito del centro: una de norte a sur y otra de este a oeste.</p> <p>Crear una línea circular de bajas emisiones alrededor del distrito Centro.</p>	<p><u>No contemplado en el Plan A</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- El Distrito Centro está servido por más de 60 líneas de autobús urbano. No existen problemas de oferta, sino de velocidad comercial y regularidad por la elevada congestión.</li> <li>- Experiencias previas en otras ciudades como Tallin o en Madrid con los S.E. de Metro demuestran que <b>el transporte gratuito no reduce el uso del coche</b>, y en cambio capta peatones ralentizando su servicio.</li> <li>- La estructura del CRTM no permite operar autobuses sin abonar tarifa de servicio. Estos “billetes gratuitos” deberán ser abonados por el Ayuntamiento con cargo a los presupuesto, con un coste de 8 millones de euros al año.</li> <li>- <b>La Plataforma exige la implantación del Abono Social</b> para garantizar el acceso justo al transporte público, y rechaza estas medidas parciales que discriminan unos distritos frente a otros.</li> </ul>
<p>Establecer “corredores verdes” de transporte por autobús de alta capacidad y prioridad semafórica (concepto Bus Rapid Transit), en ejes urbanos principalmente ubicados en los distritos de la periferia madrileña</p>	<p><u>Continuación del Plan A</u></p> <p>Las medida nº9 del Plan A ya contemplan la ejecución de Vías preferentes para autobuses EMT con prioridad semafórica.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- El modelo ‘faraónico’ de ampliaciones de metro insostenibles ejecutadas entre 1999 y 2007 no ha reducido el uso del coche y ha supuesto una merma en la calidad del servicio de metro que sufrimos hoy en día.</li> <li>- El concepto BRT es una opción plenamente válida, equiparable al metro en tiempo y capacidad, y con mejor accesibilidad.</li> <li>- Desde la Plataforma requerimos que no se paralice <a href="#">el proyecto de M-35</a> ya en curso, para dotar a los distritos del sur y el este de un eje perimetral de autobús de alta capacidad.</li> </ul>

Valoración de la Plataforma en Defensa de Madrid Central sobre las principales medidas de la Estrategia Madrid 360 y su relación con el Plan A



<p><b>Nuevas infraestructuras</b> Soterramiento de la A-5 antes de que acabe la legislatura y ejecución del nudo norte.</p>	<p><u>No contemplado en el Plan A</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Medida de muy elevado coste, tanto por su construcción como por el mantenimiento posterior, como sucede en Calle 30.</li> <li>- Está pendiente de evaluar la viabilidad técnica del soterramiento de la A-5, debido a la proximidad de las viviendas</li> <li>- <b>Los soterramientos no reducen el tráfico y por tanto tampoco las emisiones.</b> Englobar estas medidas en un Plan Anticontaminación no tiene sentido si no se acompañan de priorización del transporte público en estos ejes.</li> <li>- Traslada el problema a Campamento</li> </ul>
<p><b>Renovación de parque vehicular</b> 250 mill en subvenciones a la compra de coches Subvención a taxi (5 M€/año) Subvención a flotas de carga y descarga (10 M€/año) Subvención a particulares para comprar vehículos 0, ECO o C (25 M€/año, con criterios de renta)</p>	<p><u>Continuación del Plan A</u>  Plan A contempla (sin aportación concreta) Taxi (Subvenciones -no específica- compatibles con las de otras administraciones) Reparto (subvención del IVTM) Particulares (líneas de ayuda ADICIONALES a subvenciones de otros organismos, como el IDAE)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La subvención y la renovación de flotas no resuelve el problema de la ocupación de espacio, la congestión, el ruido, o la accidentalidad.</li> <li>- Tampoco reduce las emisiones si se emplea para que usuarios actuales del transporte público se compren un coche propio.</li> <li>- Si según el Ayuntamiento, las medidas que quitan espacio al coche "reducen los coches, pero están atascados, ergo contaminan más", entendemos que subvencionar la compra de coches nuevos aumentará los niveles de congestión viaria.</li> <li>- Desde la Plataforma <b>rechazamos que se subvencione con dinero público la compra de vehículos de combustión</b> y proponemos fórmulas alternativas como la T-Verde de Barcelona, que concede 3 años de transporte público a aquellos conductores que den de baja su vehículo actual.</li> </ul>
<p>Restringir el acceso de vehículos A en todo el término municipal, para los no residentes en Madrid: Desde 2022 interior M-30 a no residentes 2023 incluido M-30 2024 todo Madrid a no residentes</p>	<p><u>Continuación del Plan A</u>  La medida nº17 del Plan A ya contempla prohibir la circulación de vehículos sin distintivo en 2025 en todo Madrid.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Esta medida mantiene el objetivo fijado en el Plan A para 2025, detallando un calendario de implantación que compromete a una implantación progresiva.</li> <li>- Si bien puede favorecer la renovación de los vehículos más antiguos, es importante destacar que <b>solo afecta al 17% del parque actual</b> y que, para 2025, el número de vehículos sin etiqueta será residual.</li> </ul>

Valoración de la Plataforma en Defensa de Madrid Central sobre las principales medidas de la Estrategia Madrid 360 y su relación con el Plan A



2025 todo Madrid incluso residentes		- Desde la Plataforma solicitamos que se complete este calendario <b> fijando fechas para los vehículos B y C</b> en años posteriores. De lo contrario esta medida queda incompleta.
Renovar la flota de autobuses de EMT a eléctricos: 450 nuevos autobuses	<b>Continuación del Plan A</b>  La medida nº11 Ampliación y renovación de la flota de la EMT, ya contempla que el 100% de la flota sea CERO o ECO en 2025	- Los autobuses de la EMT son responsables de menos del 3% de las emisiones totales de NO2 en la ciudad de Madrid. - Las recientes adquisiciones de nuevo material móvil han permitido renovar más de la mitad de la flota por modelos ECO y CERO, rebajando la edad media de 9 a 6 años. - Se trata de una medida de importante valor simbólico, pero muy poco efectiva para mejorar la calidad del aire en comparación a los impactos del vehículo privado.
Flota municipal 100% limpia	<b>Continuación del Plan A</b>  La medida 18 del 'Plan A' ya contempla las acciones para renovar la flota municipal hacia un parque CERO y ECO.	- Al igual que sucede con la renovación de flota de EMT, supone una medida positiva por su ejemplaridad, pero muy poco efectiva debido a la baja incidencia de la flota municipal en el total de vehículos que circulan por Madrid.
Potenciar el uso de la bicicleta ampliando la red itinerarios de ciclistas y facilitando su uso en vías locales	<b>Regresión respecto al Plan A</b>  Ya que la Medida nº4 Mejora y ampliación de la red y la movilidad ciclista, habla en todo caso de Ampliación de la red ciclista mediante carriles bici segregados, ciclocarriles y carriles bus bici	- Ya existe un Plan Director de Movilidad Ciclista Revisado (2008+), con una perfecta definición de la infraestructura necesaria para cumplir los objetivos de reparto modal. No hace falta redactar otro plan sino ejecutar el ya existente.  - Desde la Plataforma manifestamos nuestra preocupación por la decisión de "suprimir los carriles bicis que estorban al tráfico" tal y como ha indicado el Alcalde.  - <b>La bicicleta nunca es un estorbo</b> y su fomento requiere de políticas valientes que reduzcan el espacio del coche en favor de los modos sostenibles, y no de discursos vacíos.



Valoración de la Plataforma en Defensa de Madrid Central sobre las principales medidas de la Estrategia Madrid 360 y su relación con el Plan A



<p>Crear una aplicación (app) que integre toda la información útil de movilidad y calidad del aire en Madrid</p>	<p><b><u>Continuación del Plan A</u></b></p> <p>Mención a MaaS en la Medida nº21 del Plan A Impulso a las iniciativas de movilidad compartida</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En noviembre de 2018 se lanzó la aplicación “MaaS Madrid” que integra toda la información de movilidad que ofrecen los diversos operadores de transporte público, taxi, aparcamientos y sharing.</li> <li>- Esta aplicación está disponible para descarga en smartphones.</li> </ul>
<p><b>Distribución Urbana de Mercancías</b></p> <p>Reservar plazas de CyD</p> <p>Evitar situaciones de ocupación de CyD para evitar doble fila</p>	<p><b><u>Continuación del Plan A</u></b></p> <p>La medida nº14 del Optimización de la gestión de las reservas de carga y descarga en la vía pública ya contempla medida en este ámbito</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La falta de control y vigilancia de las zonas de Carga y Descarga es un problema endémico de Madrid, en especial en aquellos distritos que carecen de zona SER y por tanto no disponen de sistemas de control de la indisciplina al aparcar.</li> <li>- Es necesario un refuerzo de la vigilancia para garantizar la disponibilidad de estas zonas y sancionar las conductas inadecuadas, como el estacionamiento en los carriles BUS.</li> </ul>
<p><b>Edificación</b></p> <p>Reemplazar todas las calderas de carbón en 2022</p> <p>Reemplazar el 50% de las de gasóleo antes de 2027</p>	<p><b><u>Regresión respecto al Plan A</u></b></p> <p>La medida nº23 del Plan A fijaba en 2020 la eliminación completa de instalaciones de carbón.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- No se detallan las razones que motivan el retraso de la fecha de eliminación del carbón ni el número de calderas faltantes, que el Plan A fijaba en 400 en toda la ciudad.</li> <li>- Pese a sus altas emisiones, conviene resaltar que <b>la incidencia de las calefacciones es testimonial</b> en el conjunto de emisores locales de NO2 (5,9%) mientras que el tráfico rodado es responsable del 75% de dichas emisiones.</li> </ul>
<p>Mejora de la eficiencia y optimización de Valdemingómez</p>	<p><b><u>Continuación del Plan A</u></b></p> <p>La medida nº25 del Plan A Reducción de emisiones en la gestión de residuos, ya contempla la implementación y optimización de los procesos de gestión de residuos que se llevan a cabo en el complejo tecnológico de Valdemingómez</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La mejora de gestión en Valdemingómez es clave no solo para reducir emisiones sino también para frenar el problema de olores en el entorno de la planta de tratamiento.</li> <li>- Para lograr este fin, <b>es inadmisibile que se importe basura desde otros municipios</b>, tal y como plantea hacer la Comunidad de Madrid con los residuos de la Mancomunidad del Este debido al agotamiento del vertedero de Alcalá de Henares.</li> <li>- Existía el compromiso de la anterior corporación de <b>cerrar la planta de Valdemingómez en 2025</b>. Desconocemos si esta</li> </ul>



Valoración de la Plataforma en Defensa de Madrid Central sobre las principales medidas de la Estrategia Madrid 360 y su relación con el Plan A



		media es sustitutoria o complementaria como en el Plan A.
Bosque Metropolitano Plantar 100.000 árboles	<u>No contemplado en el Plan A</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Madrid 360 no especifica cómo se coordina esta media con el <a href="#">Plan de Infraestructura Verde y Biodiversidad</a> del Ayuntamiento de Madrid.</li> <li>- Este Plan, aprobado en 2018, supone un documento mucho más sofisticado que una cifra global de árboles sin mayor desglose.</li> <li>- Madrid ya arrastra <a href="#">varias experiencias de “plantar árboles”</a> que fracasaron al no disponer el municipio de suelo público adecuado para la creación de masas forestales.</li> </ul>