Federación Profesional del Taxi de Madrid

Ante la consulta pública previa a la elaboración del proyecto de nueva ordenanza de movilidad de la ciudad de Madrid, Federacion Profesional del Taxi de Madrid asociación representativa que aglutina a más 6000 titulares de licencia del Área de Prestación Conjunta del Ayuntamiento de Madrid.

Expone:

Que habiendo tenido conocimiento en el boletín del ayuntamiento de Madrid nº 7845 de 13 de febrero de 2017, en el que se aprueba someter a consulta pública previa a la elaboración de una nueva Ordenanza de Movilidad para la ciudad de Madrid, solicita sean tenidas en cuenta las siguientes argumentaciones;

En primer lugar, nos complace que en este procedimiento previo de modificación de ordenanza, sean tomadas en cuenta las opiniones de los ciudadanos, así como de las entidades representativas que nos podemos ver afectadas.

Partiendo de esta premisa y tomando como referencia, todos los cambios normativos que se están produciendo o en proceso de modificación o de implantación véase:

- **Proyecto del Protocolo de Actuación durante Episodios de Alta Contaminación en la Comunidad de Madrid. (En periodo de Alegaciones)**
- **PROTOCOLO DE MEDIDAS A ADOPTAR DURANTE EPISODIOS DE ALTA CONTAMINACIÓN POR DIÓXIDO DE NITRÓGENO (Recientemente aprobado por el Ayuntamiento de Madrid)**
- **Ordenanza de Movilidad de la Ciudad de Madrid (modificación parcial)**
- **Real Decreto 667/2015, de 17 de julio, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, en lo que se refiere a cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil homologados**

- **Real Decreto 303/2011, de 4 de marzo, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, y el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, y se reduce el límite genérico de velocidad para turismos y motocicletas en autopistas y autovías.**
- **Resolución de 2 de enero de 2017, de la Dirección General de Tráfico, por la que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico durante el año 2017.**
- **Plan +Azul**

Y así un largo etcétera, nos gustaría aportar un marco homogéneo, en el que nuestro colectivo, compuesto por más de 15900 licencias en la comunidad de Madrid, no fuese discriminado en función del municipio donde preste servicio. Y tuviera unas normas "Claras y Especificas" y que no dieran lugar a contradicciones entre las diferentes normativas, ya sean estatales, autonómicas o municipales. Ya que nuestro colectivo, por una transversalidad normativa se encuentra que ha de cumplir normativa en función del territorio o zona geográfica específica, donde presta el servicio.

Una vez dicho esto, nos gustaría aportar la siguiente iniciativa:

1. **Que, en la redacción de la nueva Ordenanza de Movilidad, sean tenidas en cuenta las diferentes normas que afectan a la circulación de los vehículos, ya sean del servicio público del Taxi, o de otra índole, mercancías, o particulares, para que el desarrollo de la norma más próxima, esto es, la Ordenanza Municipal de Movilidad, no contradiga normativa de otras administraciones.**

Véase ejemplo:

-. Según la Ordenanza Municipal, los vehículos autotaxis a la hora de ser presentados para autorizarles a prestar servicio, en el A.P.C de Madrid, es requisito necesario tener distintivos SP, que en la norma de la Dirección General de Tráfico contradice, en cuanto a medidas e iluminación del distintivo.

En cuanto al apartado 2, de la exposición de motivos presentada por este ayuntamiento.

-. Problemas que se pretenden solucionar con la iniciativa.

Estamos de acuerdo con la mayoría de las exposiciones, pero nos gustaría matizar el apartado nº7 Nuevas realidades. Así como en el punto 4º el apartado 8º.

Es cierto que en los últimos años están surgiendo nuevas realidades de movilidad personal, además son necesarias, siempre que se cumplan los diferentes planes que actualmente están en desarrollo por este ayuntamiento, peatonalizaciones de grandes áreas y ejes comerciales, fusionado de Áreas de Prioridad Residencial, Áreas de prioridad Residencial en las que "realmente solo accedan los vehículos autorizados" (A fecha de hoy y por la concesión de aparcamientos públicos, estas APR pierden su efectividad ya que los "particulares y no autorizados" acceden a dichas zonas con el fin de aparcar en dichas reservas, los parkings con concesión de explotación, que hacen que zonas como las cortes, en la calle príncipe, por el acceso al parking de santa Ana se colapse, o como en la calle Barceló, en idénticas condiciones y así sucesivamente) facilitando la circulación de los residentes y servicio público.

Las nuevas formas de transporte como el car-poolling, car-sharing que tienen el beneplácito de esta administración, así como de los técnicos que aconsejan su despliegue y puesta en funcionamiento, hacen que si las medidas de restricción no se

acompañan de la puesta en funcionamiento de dichas medidas, de, cómo resultado el que a continuación desarrollamos.

A día de hoy tras la modificación de la Ordenanza de Movilidad del pasado 2016, en el que se facilitaba el aparcamiento en vías públicas a estos modos de movilidad, sin restringir el acceso a los "particulares" tal como hemos explicado anteriormente, hacen que la almendra central tenga más presión de ocupación del espacio público, y entendemos que se debería incluir un horizonte normativo, actualmente operan en Madrid las siguientes empresas que tenemos relacionadas:

- **Car2go**
- **EmoV**
- **Blue Move**
- **Respiro**
- **Avancar**
- **Social Car**
- **Alphabet**
- **Cooltra (Motocicletas)**

A estas habría que sumar las que darán servicio, como conglomerados como Daimler Benz, Ford, Seat, y todas aquellas que ven en este cambio de movilidad una ocasión de variar su modelo productivo. Más de 2000 vehículos que actualmente pueden encontrar los usuarios "tirados en la calle" para su uso personal, que ocupan una superficie de más 8000 metros cuadrados de superficie, cerca de 2 veces la superficie que ocupa el parque del retiro, si a esto le sumamos las autorizaciones de Vehículo de Arrendamiento con Conductor (actualmente 2034, pero es posible alcanzar la cifra de más de 5000) nos da un panorama desolador en el que si bien los "particulares" no accederán a la almendra central, tendremos en las vías de nuestra ciudad el equivalente a 6 veces el área del parque del retiro, (30.000 metros cuadrados) ocupados por vehículos esperando a dar servicio, retomando las nuevas realidades de car-sharing, car-poolling, nos gustaría apuntar una matización de esta "supuesta" realidad retroalimentada en conferencias a las que hemos asistido, y que no se tiene en cuenta. Si bien entendemos que hay que modificar

los hábitos de los ciudadanos, no es menos cierto que la "realidad" en muchas ocasiones no es tenida en cuenta.

A día de hoy el modelo "coche o transporte compartido" ya existe… ¡Son los servicios públicos de transporte ¡Este dato nunca es tenido en cuenta por los defensores de estas nuevas realidades que se retroalimentan en las conferencias, foros y mesas de debate. ¿Qué lleva a un ciudadano del barrio del Pilar, a desechar "el transporte compartido del metro o el autobús" por su vehículo particular en un desplazamiento a la Gran Vía, evidentemente la falta de espacio para aparcar, y la "comodidad" ¿Bajo nuestro punto de vista si ese ciudadano, dispone de un vehículo que no es suyo, económico, y cómodo usara ese vehículo de car-sharing, disponible por ejemplo en la calle Monforte de Lemos y lo dejara en la Calle Reina del distrito centro? ¿Qué ha ganado la zona centro? Una plaza que antes ese ciudadano no usaba, porque se desplazaba en transporte público (metro, autobús) y ahora usa un coche para él solo, este apunte es para que sea tenido en cuenta de cara a la redacción de la nueva Ordenanza. La fantástica Red de transporte público, debe mejorarse en cuanto a frecuencias de paso y conectividad con las zonas de nueva creación.

Y como no solo se trata de solicitar, desde Federacion Profesional del Taxi, en la propuesta del Tarifas presentada al Ayuntamiento de Madrid, solicitamos la inclusión de una Tarifa Social, una tarifa con un porcentaje de descuento, para todos los usuarios que identificándose con una identificación del ayuntamiento o comunidad de Madrid, se les aplicase dicha tarifa, solicitamos a la Comunidad de Madrid, que a través de la Comisión de Precios (no tuvo en cuenta dicha propuesta), su inclusión, o implantación de dicha Tarifa, que no solo se aplicase a los usuarios en riesgo de exclusión social, familias numerosas, etc. Si no que también se pudiera aplicar, en aquellos escenarios de medidas excepcionales de limitación de movilidad, como pueda ser el PROTOCOLO DE MEDIDAS A ADOPTAR DURANTE EPISODIOS DE ALTA CONTAMINACIÓN POR DIÓXIDO DE NITRÓGENO del Ayuntamiento de Madrid, así como en Protocolo de Actuación

durante Episodios de Alta Contaminación en la Comunidad de Madrid (Tarifa ECOLOGICA).

Aportando desde nuestro sector, que es un servicio Público, nuestra pequeña contribución a facilitar la movilidad de los ciudadanos tanto de la Comunidad de Madrid como del Ayuntamiento del que dependemos.

En cuanto al punto 5º.- Objetivos de la Norma apartado 1º f)

Estamos de acuerdo con el establecimiento de exigencias regulatorias, y así nuestro colectivo desde el año 2012 ha implantado y consensuado con los órganos competentes del ayuntamiento de Madrid, las siguientes medidas:

- **Regulación Horaria, que impide que los vehículos auto-taxi circulen 24 horas buscando clientes, rebajando hasta las 16 horas la prestación máxima de servicio.**
- **Renovación de la Flota con el horizonte del 1 de enero de 2020 en el que aquellos vehículos que no tengan la categoría Ecotaxi, no podrán prestar Servicio.**

En cuanto al último punto, matizar que existen 200 licencias que no pertenecen al Área de Prestación Conjunta, y que, desde los organismos reguladores competentes, no han armonizado sus requisitos como el conjunto del colectivo que pertenece al Área de Prestación Conjunta, y solicitamos sean tenidos en cuenta a la hora de realizar cualquier modificación.

En cuanto a los vehículos de alquiler con conductor (VTC) indicar que han de cumplir las normas que derivan de su actividad (No podrán circular propiciando la captación de usuarios) así como los decretos que día a día regulan esta nueva actividad, máxime, cuando estas licencias, han sido creadas y tienen su fundamento en los servicios INTERURBANOS, a pesar de que desarrollan su actividad en un AREA URBANA, rozando en la mayoría de las ocasiones la ilegalidad o incumpliendo los preceptos normativos que las disposiciones legales les exigen.

Ya hemos informado a este organismo del modo en que han de prestar servicio, y ha sido tenido en cuenta por la Concejalía de Movilidad.

Deseamos que estos apuntes sean tenidos en cuento en la exposición de motivos de cara a la consulta previa de la elaboración de una nueva Ordenanza de Movilidad.

En Madrid a 3 de marzo de 2017.

[redacted], **Presidente de Federacion Profesional del Taxi de Madrid.**

ADEPESCA
Asociación de Empresarios Detallistas de Pescados y Productos Congelados de la Comunidad Autónoma de Madrid

¡MADRID!
OFICINA DE REG. OAC CHAMBERÍ
ENTRADA / REGISTRO
Fecha: 08/03/2017 Hora: 12:40
Nº Anotación: **2017/0229192**

Sra. Dña. Inés Sabanés Nadal
Delegada del Área de Gobierno de
Medio Ambiente y Movilidad
Calle Montalbán, 1. Planta 6ª.
28014 - MADRID

Madrid, 07 de Marzo de 2017

CONSIDERACIONES DE ADEPESCA A LA CONSULTA PÚBLICA PREVIA A LA ELABORACIÓN DEL PROYECTO DE NUEVA OREDENANZA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MADRID 2017

ADEPESCA, fundada en 1903 representa a más de 1.000 pescaderías en la Comunidad de Madrid que corresponden a 566 empresas. Con una media de 2 trabajadores por cuenta ajena y 2 autónomos lo que nos permite hablar de 4.000 empleos directos relacionados con el comercio tradicional de productos pesqueros frescos y congelados. De estas empresas más de 470 están ubicadas en Madrid capital. El mercado del pescado en la Comunidad de Madrid mueve unas 110.000 toneladas de productos al año lo que supone un volumen aproximado de 836 millones de euros. El objetivo principal de la asociación es la defensa de los intereses del sector y la mejora de sus condiciones, así como el fomento de la adaptación a las nuevas obligaciones legislativas y la orientación de sus empresas hacia la excelencia empresarial.

En relación al documento arriba indicado deseamos hacer constar nuestras siguientes

C O N S I D E R A C I O N E S

En primer lugar, queremos agradecer y valorar positivamente la nueva propuesta de ordenanza de movilidad por parte del Ayuntamiento de Madrid donde el objetivo principal es la compilación de las diversas normas en materia de movilidad.
Consideramos que toda compilación normativa supone facilitar la comprensión de las obligaciones que se derivan de la norma a los ciudadanos y también a quienes tienen la obligación de aplicar e interpretarlas.
En cuanto al contenido material del proyecto de nueva ordenanza, consideramos que existen varios puntos susceptibles de ser revisados o modernizados, que hemos desglosado por normativas vigentes y actuales en materia de movilidad.

1) **RESPECTO DE LA MODIFICACIÓN PARCIAL DE LA ORDENANZA DE MOVILIDAD QUE SE APROBÓ EL PASADO 25 DE MAYO DE 2016.**

Copia impresa del documento cuyo original puede comprobar en https://sede.madrid.es/csv con el código [redacted]

ADEPESCA
Asociación de Empresarios Detallistas de Pescados y Productos Congelados de la Comunidad Autónoma de Madrid

- **ARTÍCULO 64. APARTADO A).**

En este artículo se regula la ampliación de la autorización que habilita al colectivo Cualificado de Titulares de Vehículos Comerciales e Industriales, a estacionar en todas la plazas del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), pasando de 5 horas a un máximo de 8 horas para estos vehículos.

Consideramos muy positiva esta ampliación del tiempo máximo, pero seguimos considerándola insuficiente. Los titulares de los vehículos que tienen locales comerciales o industrias y que usan el vehículo comercial en los mismos horarios en los que se encuentran trabajando, este máximo de 8 horas les resulta insuficiente, pues llegan a las 9 de la mañana a sus negocios y se van a las 10 de la noche necesitando el vehículo para esos transportes, suponiendo esta horquilla horaria superior a las 8 horas máximas.

Por tanto, solicitamos una ampliación del horario para este colectivo de un máximo de 12 horas para estacionar en todo el Área de Estacionamiento Regulado.

- **ARTÍCULO 88 BIS.4.**

En el apartado 4 del artículo 88 Bis, se regulan las excepciones a las limitaciones o prohibiciones de circulación y estacionamiento de vehículos por motivos medioambientales, donde los vehículos comerciales e industriales para operaciones de distribución urbana de mercancías no se encuentran incluidos.
Sin embargo, en el *Acuerdo de 21 de Enero de 2016 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid por el que se aprueba el Protocolo de Medidas a Adoptar Durante Episodios de Alta Contaminación*, sí se regula como excepción a las restricciones de circulación de vehículos, a los vehículos comerciales e industriales para operaciones de distribución urbana de mercancías.
Existiendo por tanto un caso de inseguridad jurídica, pues la norma de rango superior, (Ordenanza de Movilidad) no contempla el supuesto que sí viene a regular la norma de rango inferior, (Acuerdo de la Junta de Gobierno), siendo necesario que el supuesto de hecho y de derecho se encuentre perfectamente regulado y habilitado normativamente.
Por ello, y aprovechando la pretendida unificación normativa y compilación de las diversas regulaciones, consideramos que debe establecerse la inclusión de la excepción a los vehículos comerciales e industriales en el futuro artículo que corresponda donde se regulen dichas excepciones, así como se mantenga la excepción en el Protocolo de Alta Contaminación.

Copia impresa del documento cuyo original puede comprobar en https://sede.madrid.es/csv con el código [redacted]

ADEPESCA
Asociación de Empresarios Detallistas de Pescados y Productos Congelados de la Comunidad Autónoma de Madrid

2) RESPECTO DEL ACUERDO DE 21 DE ENERO DE 2016 DE LA JUNTA DE GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MADRID SOBRE PROTOCOLOS DE MEDIDAS A ADOPTAR DURANTE EPISODIOS DE ALTA CONTAMINACION.

Respecto de las excepciones indicadas en el punto anterior, y habiéndose adoptado en una ocasión el Escenario 3 del Protocolo que prohíbe la circulación, salvo de los vehículos comerciales e industriales para distribución urbana, los titulares de los vehículos han tenido dificultades para conocer de qué modo deben acreditar esa condición de industriales o comerciantes, y desde las Organizaciones y Asociaciones no hemos encontrado respuesta normativa para conocer de qué modo se debe acreditar dicha condición.

Por ello y con el fin de evitar ser sancionados por estar excepcionados, sería útil que se establecieran normativamente los mecanismos y procedimientos para poder comunicar, bien previamente a la adopción del Escenario o bien posteriormente a la situación de restricción la condición de comerciales e industriales, para justificar así su circulación.

3) PROCEDIMIENTO PARA LA COMUNICACIÓN ENTRE ASOCIACIONES Y AYUNTAMIENTO.

En estrecha relación con lo arriba indicado, como Asociación representativa de un importante colectivo de la Ciudad de Madrid que se ve afectando en numerosas ocasiones por los normas en materia de movilidad, consideramos que se debería establecer una comunicación directa entre organizaciones y Ayuntamiento de Madrid, para que los comerciales que habitualmente se ven afectados, puedan delegar dicha gestión en sus asociaciones. Siendo éstas las que realicen los trámites necesarios para cumplir sus obligaciones o hacer valer sus derechos.

Consideramos que la inclusión de esta propuesta en la regulación de la nueva Ordenanza de Movilidad supondría ahorro de tiempo y facilidades a los comerciantes (con horarios muy extensos que les deja poco tiempo para realizar los trámites personalmente) así como, facilitaría la gestión a los organismos (Ayuntamiento de Madrid en este caso), por tener las asociaciones la capacidad de concertar en un solo acto los trámites y gestiones de varios comerciantes, orientando poco a poco las relaciones organismo-contribuyente a una óptima economía administrativa.

Igualmente, solicitamos que se realicen campañas de divulgación e información con las asociaciones de todas las nuevas obligaciones legales que aparezcan. Ya que desde las Asociaciones la comunicación con sus socios es directa, rápida y eficaz, y el conocimiento temprano de las normas y obligaciones, y el entendimiento de la naturaleza de las mismas son elementos esenciales en el buen funcionamiento de la ciudad de Madrid.

Copia impresa del documento cuyo original puede comprobar en https://sede.madrid.es/csv con el código [redacted]

ADEPESCA
Asociación de Empresarios Detallistas de Pescados y Productos Congelados de la Comunidad Autónoma de Madrid

4) <u>ÁREAS DE PRIORIDAD RESIDENCIAL.</u> TRÁMITE DE AUTORIZACIONES PARA SERVICIO A DOMICILIO.

Dentro del Decreto de 23 de Octubre de 2015 por el que se establecen los criterios uniformes de acceso y funcionamiento comunes a las Áreas de Prioridad Residencial de la Ciudad de Madrid se establecen varios supuestos que permiten la entrada de determinas vehículos a las zonas restringidas.

Uno de los supuestos que contempla la posibilidad de acceder a las zonas de APR es para realizar servicios a domicilio, el cual necesita de unos requisitos que, tras la experiencia práctica de este tiempo, han resultado ser tediosos y complicados para que los clientes de dentro de la zona puedan autorizar puntualmente a un vehículo.

Por ello, en su momento ya consideramos que se deberían rebajar los criterios para poder conseguir una autorización de servicio a domicilio, rebajando el número de accesos en los últimos meses de 10 a 5.

Del mismo modo, para poder conseguir esos accesos puntuales que después sirven para justificar la autorización de Servicio a Domicilio, la norma prevé que sea el cliente que va a ser abastecido el que autorice puntualmente al proveedor o comerciantes, siendo esto complicado pues nos encontramos con clientes que no conocen como hacerlo o no tienen capacidad para personarse personalmente o acceso a internet para realizarlo telemáticamente, unido esto a la celeridad con la que los comerciantes deben responder a sus clientes, el trámite no resulta adecuado a las circunstancias concretas.

Por ello, proponemos que sean los propios comerciantes que realizan los servicios a domicilio los que, tras la entrada en la zona de APR, a través de una plataforma telemática habilitada al efecto, puedan justificar y aportar el albarán o factura de la entrega que motivó el acceso.

Consideramos que, aceptada esta propuesta o no, el Ayuntamiento debe buscar mecanismos y facilidades para poder tramitar esta autorización fácilmente, pues la experiencia de este supuesto concreto ha arrojado poca aplicabilidad.

Esperando que estas propuestas sean de vuestro interés, nos ofrecemos a toda la colaboración que por su parte necesiten para facilitar y mejorar la normativa y su comprensión, así como para trabajar juntos en la puesta en marcha de nuestras propuestas.

Les saluda atentamente,

[redacted]

Asociación de Empresarios Detallistas de Pescados y Productos Congelados de la Comunidad de Madrid
ADEPESCA
Fernández de la Hoz 32
28010 Madrid
CIF: G28605095

DIRECTORA ADJUNTA

Copia impresa del documento cuyo original puede comprobar en https://sede.madrid.es/csv con el código [redacted]

ASOCIACIÓN IBÉRICA DE GAS NATURAL PARA LA MOVILIDAD

CONSULTA PÚBLICA PREVIA A LA ELABORACIÓN DEL PROYECTO DE NUEVA ORDENANZA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MADRID

GASNAM (Asociación ibérica del gas natural para la movilidad) valora muy positivamente esta posibilidad de realizar propuestas previas a la elaboración del Proyecto de nueva Ordenanza de Movilidad de la Ciudad de Madrid, haciendo las siguientes consideraciones y propuestas.

1. PROPUESTAS PARA DISMINUIR LAS EMISIONES EN LA CUDAD DE MADRID

1.1.- Consideración de vehículos de **emisiones casi cero** a efectos de movilidad.

Las emisiones reguladas de los vehículos de gas natural se pueden considerar como **casi cero**, muy por debajo de cualquier otro tipo de combustible o carburante. Esto es absolutamente cierto en el caso particular de NO_2 y partículas sólidas, principales parámetros de medida de la calidad del aire en las ciudades.

Las emisiones de NOx de un vehículo Euro VI de gas natural comprimido (GNC) son del orden de la mitad del límite establecido, pero la calidad del aire no se mide por NOx total sino por NO2, uno de los componentes del NOx, que normalmente se produce por oxidación en el aire del NO, precursor del NO2. **Las emisiones de NO2 o de su precursor NO en los Euro VI de GNC son nulas.**

En el caso de las partículas sólidas, los datos son concluyentes: **la emisión de los Euro VI de GNC está prácticamente en el umbral de la posibilidad de medida, con apenas un 4% del límite permitido.**

No cabe duda que los vehículos de GNC ligeros y medios son, con gran diferencia, los más adaptados para el transporte urbano limpio y ecológico de todas las alternativas reales para el trabajo de distribución con furgones, furgonetas y camiones ligeros, y así se debería tener en cuenta en la nueva ordenanza de movilidad.

1.2.- Consideración sobre los vehículos híbridos diesel.

Cuando se frena en un vehículo tradicional a motor, su energía cinética del movimiento se transforma en calor y se disipa en el aire de forma irrecuperable.

La hibridación consiste en que la frenada no se realice por fricción del freno sino por medio de una máquina eléctrica que actuando de generador carga unas baterías. Esta energía eléctrica se utiliza en la siguiente aceleración de forma totalmente gratuita, reduciéndose el consumo general de forma notable.

Este efecto es muy significativo en el tráfico urbano, por sus frecuentes paradas y arranques, consiguiéndose una mejora de consumo del orden del 25%.

Este porcentaje de mejora de consumo es inmediatamente aplicable a las emisiones del motor, que como consecuencia emite un 25% menos de contaminantes totales, pero su nivel de emisiones sigue siendo el del motor diesel, única fuente de energía del vehículo.

Si comparamos este 25% de reducción (NOx y partículas) con el 35% de menos NOx y el 95% menos de PM de un vehículo de GNC sin hibridación, se ve claramente que el híbrido diésel sigue siendo más contaminante que el de GNC sin hibridar.

Madrid cuenta con la experiencia de 15 autobuses Castrosua Tempus híbridos de GNC, que es la mejor opción disponible para los autobuses urbanos, siendo aptos para todo tipo de servicio. En estos vehículos la reducción del 25% de consumo se suma a la reducción propia de las emisiones de un motor de GNC, con lo que el resultado es con diferencia el mejor posible.

Los híbridos enchufables añaden la ventaja de partir con las baterías cargadas desde la red, sin acción del motor térmico, si bien la ventaja de partir con las baterías cargadas a efectos energéticos totales sea más testimonial que significativo. **Nuestra propuesta es que para futuras compras se especifique que los híbridos tengan que ser de gas natural.**

En cualquier caso consideramos imprescindible que cuando se hable de híbridos se especifique: hibrido diesel, híbrido gasolina o híbrido GNC

La capacidad de compra de la EMT y su reflejo en el resto de las empresas municipales del territorio nacional, hacen perfectamente posible que la empresa anuncie un plan para la compra de autobuses híbridos solo en el caso de que dispongan de motor térmico de GNC, para poder sumar las ventajas de emisiones del GNC a la reducción del consumo que proporciona la hibridación.

Este planteamiento no contradice la categorización como ECO de los híbridos en general por parte de la DGT, sino que matiza sus ventajas en el uso urbano y exige la unión de las dos tecnologías: GNC e híbrido a efectos de su optimización en el entorno urbano.

1.3.- Consideración de ECO a los vehículos diésel transformados a dual-fuel con GNC

Si un vehículo es ECO no puede tener ningún tipo de limitación. Los vehículos nuevos o transformados a GNC, con etiqueta ECO, que se pongan en circulación ahora van a tener una vida útil de al menos 10 años, sabiendo además que por las normativas de conformidad de producción, los vehículos modernos tienen una vida más larga en las condiciones de homologación que han tenido que cumplir.

La ciudad de Madrid cuenta con las grandes flotas conocidas en base a GNC:

- EMT: 2.000 autobuses, de los cuales el 50% ya son de GNC
- Camiones de recogida de residuos: 500 camiones, todos de GNC
- Autobuses suburbanos (verdes): 2.000 unidades, con una penetración creciente de los de GNC (unos 200)
- Taxis: 15.000 unidades, todavía con pocas unidades de GNC

- Camiones medios y ligeros de reparto urbano: Aproximadamente 50.000 unidades, con una mayoría en manos de autónomos contratados por las empresas de distribución.

Ante este panorama está claro que la acción más fuerte ha de afectar a los camiones ligeros y furgones de reparto urbano, con la dificultad de tratarse de multitud de flotas pequeñas y fragmentadas.

Es obvio que para iniciar un proceso de cambio en las opciones que el autónomo, que a partir de ahora ha de estar aconsejado por su cargador, hay que apuntar opciones claras, accesibles y que le permitan afrontar el futuro a medio plazo sin sobresaltos, con lo que se reitera la necesidad de eliminar la prohibición a los vehículos ECO <3.500kg en 2025.

Por otra parte resulta absolutamente necesario encontrar soluciones transitorias con un marco de vigencia a definir, que hoy ya podemos definir como inscritas en el nuevo concepto de la economía circular, capaces de dar respuesta adecuada a las necesidades de la limpieza del aire, dentro de un planteamiento económico aceptable por parte de los propietarios y usuarios de los vehículos afectados.

En esta misma línea de actuación se propone el libre acceso de los vehículos a gas natural, nuevos y transformados a las:

- Áreas de prioridad residencial (APR)
- Áreas de acceso restringido por episodios de alta contaminación
- Áreas de acceso restringido por congestión de tráfico
- Circulación por el bus-VAO
- Ayudas directas a los vehículos de GNV.
- Mayor tiempo de uso de las zonas de carga y descarga a los vehículos de GNV.

Este libre acceso no aparece recogido explícitamente en la normativa, aunque de palabra se haya comentado su inclusión. Proponemos que se incluyan en el texto los vehículos ECO y los que el Ayuntamiento pueda asimilar a ECO como medida transitoria. Tomando como ejemplo las restricciones establecidas la semana pasada para acceder al centro, que permiten el paso a los vehículos 0, pero no está escrito en ningún sitio que se permita también el acceso a los ECO.

2.- PROPUESTAS PARA MEJORAR LA OPERATIVA DE LA DISTRIBUCIÓN DE ENERGÍA EN LA CIUDAD DE MADRID

La calidad de suministro de electricidad y gas natural en la Ciudad de Madrid es muy elevada, y eso es gracias, entre otros factores, a un adecuado servicio técnico que actúa permanentemente de forma preventiva y correctiva. Los servicios técnicos requieren, por tanto, poder acceder libremente y sin limitaciones a cualquier lugar de la ciudad para poder garantizar la mejor calidad de un servicio como es el suministro de electricidad y el gas natural, y con la máxima prioridad si se trata de una actuación para solventar una

emergencia. Para garantizar todos estos aspectos, se realizan estas propuestas que entrarían dentro de las competencias municipales.

2.1.- Acceso de vehículos de servicios técnicos a las áreas de prioridad residencial

Es fundamental que todos vehículos de servicios técnicos debidamente identificados (de las empresas distribuidoras y también de sus empresas colaboradoras) puedan acceder sin ninguna restricción a las zonas de APR (áreas de prioridad residencial) para atender urgencias y averías, sin que existan requerimientos burocráticos que retrasen estos accesos. De igual forma, para asegurar el mejor servicio se debería incrementar el cupo de vehículos que actualmente pueden acceder a estas zonas, actualmente insuficiente.

2.2.- Aparcamiento de vehículos de servicios técnicos en la zona SER

Es fundamental que todos vehículos de servicios técnicos debidamente identificados (de las empresas distribuidoras y también de sus empresas colaboradoras) puedan aparcar en zona SER un número más elevado de horas que el estándar para un vehículo normal, ya que la resolución de averías o emergencias no entiende de plazos de aparcamiento.

2.3.- Aparcamiento de vehículos de servicios técnicos en la zona SER

Es fundamental que todos vehículos de servicios técnicos debidamente identificados (de las empresas distribuidoras y también de sus empresas colaboradoras) puedan acceder a cualquier lugar de la ciudad en cualquier momento, incluso en días con restricciones de acceso por aplicación del protocolo anticontaminación, para poder actuar con rapidez en caso de averías o urgencias.

Madrid, 9 de marzo de 2017

¡MADRID!
OFICINA DE MED.AMBIENTE Y MOVILIDAD
ENTRADA / REGISTRO
Fecha: 10/03/2017 Hora: 13:27
Nº Anotación: **2017/241275**

ceim CONFEDERACIÓN EMPRESARIAL DE MADRID CEOE

[redacted] con [redacted], en representación de CEIM Confederación Empresarial de Madrid-CEOE, con CIF G28513307, en calidad de Secretario General de la citada Confederación,

EXPONE

Que el B.O.A.M. de fecha 13 de febrero de 2017, publicó el Acuerdo de 9 de febrero de 2017 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid por el que se aprueba someter a consulta pública previa la elaboración de una nueva Ordenanza de Movilidad para la Ciudad de Madrid.

Que en dicho Acuerdo se establece un plazo de 30 días naturales para dicha consulta pública previa.

Que estando en plazo, CEIM Confederación Empresarial de Madrid-CEOE, presenta las siguientes observaciones a la elaboración de una nueva Ordenanza de Movilidad para la Ciudad de Madrid.

OBSERVACIONES DE CEIM

1º. **Entendemos oportuna la propuesta de elaborar una nueva ordenanza de movilidad que recoja en un único texto debidamente actualizado y armonizado, todas las disposiciones municipales aplicables a la movilidad de Madrid**. Actualmente existe una gran dispersión y profusión normativa municipal en esta materia, lo que dificulta su interpretación y aplicación para los ciudadanos y empresarios madrileños.

2º. Las medidas que se introduzcan en la nueva ordenanza no sólo van a afectar a la generalidad de los ciudadanos madrileños, sino que además van a condicionar el normal desarrollo de la actividad empresarial originando un fuerte impacto económico, organizativo y logístico sobre las empresas que operan en la ciudad. Por ello, **sería importante evaluar las repercusiones económicas que las distintas medidas van a tener sobre la actividad de las empresas, para minimizar el impacto sobre la inversión y la creación de empleo.** Además, deberían introducirse plazos adecuados para la implantación de las diferentes medidas.

3º. **Uno de los objetivos que debería tener la nueva ordenanza es el de compatibilizar el transporte privado con el transporte público**. El transporte privado opera cuando el público no se muestra eficaz o es insuficiente para cubrir las necesidades de movilidad ciudadana. Por ello, no se debería perseguir el uso del vehículo privado, sino considerarlo como un medio de transporte más que es necesario gestionar y administrar adecuadamente junto con el transporte público, puesto que el espacio urbano es escaso.

Copia impresa del documento cuyo original puede comprobar en https://sede.madrid.es/csv con el código [redacted]

4º. Si bien la normativa estatal habilita a los Ayuntamientos a adoptar determinadas medidas de restricción de la circulación por motivos medioambientales, éstas deberían alterar lo menos posible la vida cotidiana de la ciudad en la que se adopten y sobre todo, contemplar un régimen de excepcionalidad que garantice el normal desarrollo de la actividad económica y la adecuada prestación de servicios públicos y privados, así como el suministro de productos que son imprescindibles y esenciales para la población.

En este sentido, hay que señalar que existen numerosos sectores empresariales, especialmente los vinculados a la alimentación, al comercio y al suministro de electricidad y gas natural, que han manifestado su preocupación por el impacto que dichas medidas restrictivas de la circulación pueden tener sobre el normal desarrollo de su actividad de suministro de productos y de prestación de servicios esenciales y que, por tanto, repercutirán sobre el bienestar y la atención del conjunto de los ciudadanos.

Por ello, se solicita que **las limitaciones o prohibiciones** a la circulación que se puedan introducir en la nueva ordenanza por motivos medioambientales, **no afecten a los vehículos comerciales e industriales para la carga y descarga, de prestación de servicios profesionales o de resolución de averías y urgencias.**

5º. **La adopción de las medidas restrictivas** que se incluyan en la ordenanza, en el supuesto de que afectaran a los vehículos comerciales, **debería comunicarse con la suficiente antelación,** a través de los medios oportunos y especialmente de las asociaciones empresariales, para facilitar la planificación de los recursos y de los horarios. Si se prevén excepciones a las medidas restrictivas, **debería quedar claro** en la nueva ordenanza **quién debe solicitar los permisos o anotaciones y el procedimiento a seguir.**

En este sentido, se debería establecer una comunicación directa entre las Organizaciones Empresariales y el Ayuntamiento de Madrid, para que los empresarios que habitualmente se ven afectados por las restricciones de circulación **puedan delegar la gestión de las autorizaciones en sus Asociaciones Empresariales**, para que sean éstas las que realicen los trámites necesarios para cumplir sus obligaciones o hacer valer sus derechos.

La inclusión de esta propuesta en la regulación de la nueva Ordenanza de Movilidad supondría ahorro de tiempo y facilidades a los comerciantes, autónomos y empresarios (con horarios muy extensos que les deja poco tiempo para realizar los trámites personalmente), así como facilitaría la gestión a los organismos (Ayuntamiento de Madrid en este caso), por tener las Asociaciones Empresariales la

Copia impresa del documento cuyo original puede comprobar en https://sede.madrid.es/csv con el código

capacidad de concertar en un solo acto los trámites y gestiones de una pluralidad de afectados.

Igualmente, se solicita que se realicen **campañas de divulgación e información en colaboración con las Asociaciones Empresariales** de todas las nuevas obligaciones legales que aparezcan en relación con la movilidad.

6º. Debería incluirse en la nueva ordenanza una **ampliación del horario de estacionamiento en la Zona SER para los vehículos de los prestadores de servicios profesionales y técnicos,** pasando de ocho **a diez horas** en días laborales, de forma que esté cubierto todo el horario posible en el que pueden estar prestando un servicio o realizando un trabajo en un domicilio particular o establecimiento empresarial. Esto es especialmente importante para los vehículos de los servicios técnicos de las empresas distribuidoras de suministros energéticos que deben resolver averías o emergencias.

Respecto de los titulares de vehículos que tienen locales comerciales o industrias y que usan el vehículo comercial en los mismos horarios en los que se encuentran trabajando, el máximo de 8 horas de estacionamiento también resulta insuficiente, pues llegan a las 9 horas de la mañana a sus negocios y necesitan el vehículo para su actividad empresarial durante toda la jornada laboral. Por lo tanto, se solicita **la ampliación del horario para este colectivo hasta las 12 horas para poder estacionar en todo el Área de Estacionamiento Regulado.**

7º. En relación con el **trámite de autorizaciones para servicio a domicilio en las áreas de prioridad residencial**, se solicita flexibilizar los criterios para conseguir una autorización.

En el Decreto de 23 de Octubre de 2015 por el que se establecen los criterios uniformes de acceso y funcionamientos comunes a las Áreas de Prioridad Residencial de la Ciudad de Madrid, se establecen varios supuestos que permiten la entrada de determinados vehículos a las zonas restringidas. Uno de ellos es la realización de servicios a domicilio, para lo que se precisa cumplir toda una serie de requisitos que, tras la experiencia práctica de este tiempo, han resultado ser engorrosos y complicados.

Por ello, se solicita flexibilizar los criterios para poder conseguir una autorización general de servicio a domicilio, rebajando el número de accesos en los últimos meses de 10 a 5.

Además la norma prevé que sea el cliente que va a ser abastecido el que autorice puntualmente al proveedor o comerciante, siendo esto complicado pues lo habitual es que los clientes no conozcan la forma de hacerlo o no tengan acceso a internet para

Copia impresa del documento cuyo original puede comprobar en https://sede.madrid.es/csv con el código

realizarlo telemáticamente, y a ello se une la celeridad con la que los comerciantes deben responder a sus clientes, por lo que el trámite no resulta adecuado a las circunstancias concretas.

Por ello, **se propone que sean los propios comerciantes que realizan los servicios a domicilio los que, tras la entrada en la zona de APR, a través de una plataforma telemática habilitada al efecto, puedan justificar y aportar el albarán o factura de la entrega que motivó el acceso.**

Es importante que el Ayuntamiento busque mecanismos y facilidades para poder tramitar esta autorización fácilmente, pues la experiencia de este supuesto concreto no es satisfactoria.

8º. **Acceso de vehículos de servicios técnicos a las áreas de prioridad residencial**.

Es fundamental que todos los vehículos de servicios técnicos debidamente identificados de las empresas distribuidoras y también de sus empresas colaboradoras puedan acceder sin ninguna restricción a las zonas de APR (áreas de prioridad residencial) para atender urgencias y averías, sin que existan requerimientos burocráticos que retrasen estos accesos. De igual forma, para asegurar el mejor servicio se debería incrementar el cupo de vehículos que actualmente pueden acceder a estas zonas, actualmente insuficiente.

9º. De cara **al cambio de modelo energético**, para los combustibles de los vehículos comerciales (también aplicable a particulares), es necesario el incentivar y apoyar de algún modo por parte Ayuntamiento, las renovaciones de vehículos hacia este tipo de combustibles. Algunas actuaciones podrían ser:

- Promover jornadas, dirigidas a las empresas, de cara a la elección de motores de combustibles alternativos, ante las renovaciones de flotas y vehículos.
- Promover I+D, aplicado a energías alternativas, en el transporte.
- Impulsar la red de surtidores, de GNL y GNC, así como incrementar los puntos de carga de vehículos eléctricos.
- Incentivar económicamente a las empresas de transporte y de distribución comercial, que demuestren aplicar una política proactiva en la reducción sostenida y continuada de emisiones.
- Introducir subvenciones para la progresiva sustitución del parque móvil más contaminante.
- Incrementar las inversiones en aparcamientos públicos disuasorios en la periferia del centro de la ciudad, interconectado con el transporte público.

Copia impresa del documento cuyo original puede comprobar en https://sede.madrid.es/csv con el código [redacted]

10º. **Propuestas para mejorar la implantación del vehículo eléctrico** en la ciudad de Madrid.

Una de las grandes necesidades del usuario de un vehículo eléctrico es un lugar donde cargar las baterías. Ante la ausencia de una red suficiente de puntos de recarga rápida en vía pública, y puesto que no todos los usuarios de transporte privado tienen un garaje donde instalar un punto de recarga lenta, para emplear normalmente durante la noche, se realizan estas propuestas que entrarían dentro de las competencias municipales.

- Instalación de puntos de recarga de vehículos eléctricos en aparcamientos de residentes.

  Se propone que a cada propietario de un vehículo eléctrico se le dé prioridad en la asignación de plazas de aparcamiento de residentes y se le dote de un punto de recarga.

  El usuario que obtenga una plaza con punto de recarga tendría unas condiciones de uso específicas, como podría ser un mayor coste que el resto de usuarios, por disfrutar de una garantía de disponer de un punto de recarga. De esta forma se permite asegurar que cada plaza así reservada conlleva la compra de un vehículo eléctrico. De la misma manera, con la dotación de infraestructura de recarga se reduce el número de plazas disponibles para vehículos de combustión, desincentivando el uso de éstos.

  Con todo esto se reduce la inversión y el mantenimiento respecto a los puntos de recarga en la vía pública, se evita el deterioro que sufren los puntos de recarga en el exterior debido a los actos incívicos y puede controlarse el uso por usuarios no autorizados.

- Garantía de la plaza de aparcamiento en vía pública para cada vehículo eléctrico.

  Se propone que a cada propietario de vehículo eléctrico que lo desee se le asigne un punto de recarga lenta y una plaza de aparcamiento en la vía pública, próximos a su domicilio, en exclusividad durante un periodo horario cada día (por ejemplo, de 20:00 a 8:00 horas).

  Funcionaría de modo similar a la reserva de espacio para aparcamiento de discapacitados o a los vados, pero con un horario restringido. Durante el horario no sujeto a uso exclusivo serían puntos de recarga para vehículos eléctricos en la vía pública, accesibles a otros usuarios, y por lo tanto no se pierden plazas de aparcamiento en la vía pública con esta iniciativa.

  La contraprestación por disponer de la plaza sería pagar una tasa similar a la que se paga actualmente por aparcar en las zonas de Servicio de Estacionamiento Regulado o por un vado, y los puntos de recarga serían instalados y mantenidos por un gestor de cargas debidamente registrado en la Comisión Nacional de

Copia impresa del documento cuyo original puede comprobar en https://sede.madrid.es/csv con el código

Mercados y Competencia que operaría bajo concesión del Ayuntamiento y facturaría la energía al usuario, o por el distribuidor de electricidad de la zona correspondiente.

La instalación de puntos de recarga podría hacerse a demanda, contando con solicitud previa de algún vecino. El Ayuntamiento controlaría el número de plazas así ofrecidas, para ajustar el ritmo de desarrollo a la disponibilidad de espacio.

Esto constituiría un poderoso incentivo a adquirir vehículos eléctricos para todos los residentes de los núcleos urbanos y permitiría incorporar al parque automovilístico como mínimo tantos vehículos eléctricos como puntos de recarga se instalaran.

Esta medida requeriría la activa involucración del Ayuntamiento para reducir el vandalismo y sancionar el uso no autorizado de la plaza.

- Instalación de puntos de recarga en aparcamientos de rotación para uso público o exclusivo.

  Se propone incentivar la instalación de puntos de recarga lenta para vehículos eléctricos en aparcamientos de rotación, con posibilidad de uso preferente durante determinadas horas para vecinos que residan en las proximidades.

  Posibles condiciones de utilización:

  - Tarifas más reducidas para los vehículos eléctricos (por ejemplo, unas horas de aparcamiento gratuito si se paga la recarga eléctrica).

  - Plazas reservadas durante toda la noche para vecinos que residan cerca del parking (hay aparcamientos en zonas de oficinas que durante la noche tienen una utilización reducida).

  Como incentivo para el concesionario se podría regular que la concesión se pagara en función de las plazas que se ocupen. Con la dotación de infraestructura de recarga se reduciría el número de plazas disponibles para vehículos de combustión, pero éstos han de seguir pagando la misma concesión, lo que actualmente desincentiva a los concesionarios a invertir en estas instalaciones.

  También se puede reducir la concesión en función de la dotación de puntos de recarga en el parking. El ahorro de la concesión sería destinado por el concesionario del aparcamiento a la contratación de gestores de carga para la instalación y operación de los puntos.

Copia impresa del documento cuyo original puede comprobar en https://sede.madrid.es/csv con el código

Con esta medida se reduce el coste en inversión y el mantenimiento respecto a los puntos de recarga en la vía pública, se evita el deterioro que sufren los puntos de recarga en el exterior debido a los posibles actos incívicos, y puede controlarse el uso por usuarios no autorizados.

En la confianza de que las presentes observaciones sean analizadas y tenidas en cuenta en la medida de lo posible,

En Madrid, a 10 de marzo de 2017

Fdo.: [redacted]

Secretario General

Copia impresa del documento cuyo original puede comprobar en https://sede.madrid.es/csv con el código [redacted]

CONSULTA PÚBLICA PREVIA A LA ELABORACIÓN DEL PROYECTO DE NUEVA ORDENANZA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MADRID

Gas Natural Fenosa valora muy positivamente la posibilidad de realizar propuestas previamente a la elaboración del Proyecto de nueva Ordenanza de Movilidad de la Ciudad de Madrid, y en este sentido realiza las siguientes consideraciones.

1.- PROPUESTAS PARA MEJORAR LA IMPLANTACIÓN DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO EN LA CIUDAD DE MADRID

Una de las grandes necesidades del usuario de un vehículo eléctrico es un lugar donde cargas las baterías. Ante la ausencia de una red suficiente de puntos de recarga rápida en vía pública, y puesto que no todos los usuarios de transporte privado tienen un garaje donde instalar un punto de recarga lenta, para emplear normalmente durante la noche, se realizan estas propuestas que entrarían dentro de las competencias municipales.

1.1.- Instalación de puntos de recarga de vehículos eléctricos en aparcamientos de residentes

Se propone que a cada propietario de un vehículo eléctrico se le dé prioridad en la asignación de plazas de aparcamiento de residentes y se le dote de un punto de recarga.

El usuario que obtenga una plaza con punto de recarga tendría unas condiciones de uso específicas, como podría ser un mayor coste que el resto de usuarios, por disfrutar de una garantía de disponer de un punto de recarga. De esta forma se permite asegurar que cada plaza así reservada conlleva la compra de un vehículo eléctrico. De la misma manera, con la dotación de infraestructura de recarga se reduce el número de plazas disponibles para vehículos de combustión, desincentivando el uso de éstos.

Con todo esto se reduce la inversión y el mantenimiento respecto a los puntos de recarga en la vía pública, se evita el deterioro que sufren los puntos de recarga en el exterior debido a los actos incívicos y puede controlarse el uso por usuarios no autorizados.

1.2.- Garantía de plaza de aparcamiento en vía pública para cada vehículo eléctrico

Se propone que a cada propietario de vehículo eléctrico que lo desee se le asigne un punto de recarga lenta y una plaza de aparcamiento en la vía pública, próximos a su domicilio, en exclusividad durante un periodo horario cada día (por ejemplo, de 20:00 a 8:00 horas).

Funcionaría de modo similar a la reserva de espacio para aparcamiento de discapacitados o a los vados, pero con un horario restringido. Durante el horario no sujeto a uso exclusivo serían puntos de recarga para vehículos eléctricos en la vía pública, accesibles a otros usuarios, y por lo tanto no se pierden plazas de aparcamiento en la vía pública con esta

iniciativa.

La contraprestación por disponer de la plaza sería pagar una tasa similar a la que se paga actualmente por aparcar en las zonas de Servicio de Estacionamiento Regulado o por un vado, y los puntos de recarga serían instalados y mantenidos por un gestor de cargas debidamente registrado en la Comisión Nacional de Mercados y Competencia que operaría bajo concesión del Ayuntamiento y facturaría la energía al usuario, o por el distribuidor de electricidad de la zona correspondiente.

La instalación de puntos de recarga podría hacerse a demanda, contando con solicitud previa de algún vecino. El Ayuntamiento controlaría el número de plazas así ofrecidas, para ajustar el ritmo de desarrollo a la disponibilidad de espacio.

Esto constituiría un poderoso incentivo a adquirir vehículos eléctricos para todos los residentes de los núcleos urbanos y permitiría incorporar al parque automovilístico como mínimo tantos vehículos eléctricos como puntos de recarga se instalaran.

Esta medida requeriría la activa involucración del Ayuntamiento para reducir el vandalismo y sancionar el uso no autorizado de la plaza.

1.3.- Instalación de puntos de recarga en aparcamientos de rotación para uso público o exclusivo

Se propone incentivar la instalación de puntos de recarga lenta para vehículos eléctricos en aparcamientos de rotación, con posibilidad de uso preferente durante determinadas horas para vecinos que residan en las proximidades.

Posibles condiciones de utilización:

- Tarifas más reducidas para los vehículos eléctricos (por ejemplo, unas horas de aparcamiento gratuito si se paga la recarga eléctrica).
- Plazas reservadas durante toda la noche para vecinos que residan cerca del parking (hay aparcamientos en zonas de oficinas que durante la noche tienen una utilización reducida).

Como incentivo para el concesionario se podría regular que la concesión se pagara en función de las plazas que se ocupen. Con la dotación de infraestructura de recarga se reduciría el número de plazas disponibles para vehículos de combustión, pero éstos han de seguir pagando la misma concesión, lo que actualmente desincentiva a los concesionarios a invertir en estas instalaciones.

También se puede reducir la concesión en función de la dotación de puntos de recarga en el parking. El ahorro de la concesión sería destinado por el concesionario del aparcamiento a la contratación de gestores de carga para la instalación y operación de los puntos.

Con esta medida se reduce el coste en inversión y el mantenimiento respecto a los puntos de recarga en la vía pública, se evita el deterioro que sufren los puntos de recarga en el exterior debido a los posibles actos incívicos, y puede controlarse el uso por usuarios no autorizados.

2.- OTRAS PROPUESTAS PARA DISMINUIR LAS EMISIONES EN LA CIUDAD DE MADRID

2.1.- Consideración de vehículos de emisiones casi cero a efectos de movilidad.

Las emisiones reguladas de los vehículos de gas natural se pueden considerar como casi cero, muy por debajo de cualquier otro tipo de combustible o carburante. Esto es absolutamente cierto en el caso particular de NO_2 y partículas sólidas, principales parámetros de medida de la calidad del aire en las ciudades.

Las emisiones de NOx de un vehículo Euro VI de gas natural comprimido (GNC) son del orden de la mitad del límite establecido, pero la calidad del aire no se mide por NOx total sino por NO2, uno de los componentes del NOx, que normalmente se produce por oxidación en el aire del NO, precursor del NO2. Las emisiones de NO2 o de su precursor NO en los Euro VI de GNC son nulas.

En el caso de las partículas sólidas, los datos son concluyentes: la emisión de los Euro VI de GNC está prácticamente en el umbral de la posibilidad de medida, con apenas un 4% del límite permitido.

No cabe duda que los vehículos de GNC ligeros y medios son, con gran diferencia, los más adaptados para el transporte urbano limpio y ecológico de todas las alternativas reales para el trabajo de distribución con furgones, furgonetas y camiones ligeros, y así se debería tener en cuenta en la nueva ordenanza de movilidad.

2.2.- Consideración sobre los vehículos híbridos diésel.

Cuando se frena en un vehículo tradicional a motor, su energía cinética del movimiento se transforma en calor y se disipa en el aire de forma totalmente irrecuperable.

La hibridación consiste en que la frenada no se realice por fricción del freno sino por medio de una máquina eléctrica que actuando de generador carga unas baterías. Esta energía eléctrica se utiliza en la siguiente aceleración de forma totalmente gratuita, reduciéndose el consumo general de forma notable.

Este efecto es muy significativo en el tráfico urbano, por sus frecuentes paradas y arranques, consiguiéndose una mejora de consumo del orden del 25%.

Este porcentaje de mejora de consumo es inmediatamente aplicable a las emisiones del motor, que como consecuencia emite un 25% menos de contaminantes totales, pero su nivel de emisiones sigue siendo el del motor diésel, única fuente de energía del vehículo.

Si comparamos este 25% de reducción (NOx y partículas) con el 35% de menos NOx y el 95% menos de PM de un vehículo de GNC sin hibridación, se ve claramente que el híbrido

diésel sigue siendo más contaminante que el de GNC sin hibridar.

Madrid cuenta con la experiencia de 15 autobuses Castrosua Tempus híbridos de GNC, que es la mejor opción disponible para los autobuses urbanos, siendo aptos para todo tipo de servicio. En estos vehículos la reducción del 25% de consumo se suma a la reducción propia de las emisiones de un motor de GNC, con lo que el resultado es con diferencia el mejor posible.

Los híbridos enchufables añaden la ventaja de partir con las baterías cargadas desde la red, sin acción del motor térmico, si bien la ventaja de partir con las baterías cargadas a efectos energéticos totales sea más testimonial que significativo. Nuestra propuesta es que para futuras compras se especifique que los híbridos tengan que ser de gas natural.

La capacidad de compra de la EMT y su reflejo en el resto de las empresas municipales del territorio nacional, hacen perfectamente posible que la empresa anuncie un plan para la compra de autobuses híbridos solo en el caso de que dispongan de motor térmico de GNC, para poder sumar las ventajas de emisiones del GNC a la reducción del consumo que proporciona la hibridación.

Este planteamiento no contradice la categorización como ECO de los híbridos en general por parte de la DGT, sino que matiza sus ventajas en el uso urbano y exige la unión de las dos tecnologías: GNC e híbrido a efectos de su optimización en el entorno urbano.

2.3.- Consideración de ECO a los vehículos diésel transformados a dual-fuel con GNC

Si un vehículo es ECO no puede tener ningún tipo de limitación. Los vehículos nuevos o transformados a GNC, con etiqueta ECO, que se pongan en circulación ahora van a tener una vida útil de al menos 10 años, sabiendo además que por las normativas de conformidad de producción, los vehículos modernos tienen una vida más larga en las condiciones de homologación que han tenido que cumplir.

La ciudad de Madrid cuenta con las grandes flotas conocidas en base a GNC:

- EMT: 2.000 autobuses, de los cuales el 50% ya son de GNC
- Camiones de recogida de residuos: 500 camiones, todos de GNC
- Autobuses suburbanos (verdes): 2.000 unidades, con una penetración creciente de los de GNC (unos 200)
- Taxis: 15.000 unidades, todavía con pocas unidades de GNC
- Camiones medios y ligeros de reparto urbano: Aproximadamente 50.000 unidades, con una mayoría en manos de autónomos contratados por las empresas de distribución.

Ante este panorama está claro que la acción más fuerte ha de afectar a los camiones ligeros y furgones de reparto urbano, con la dificultad de tratarse de multitud de flotas pequeñas y fragmentadas.

Es obvio que para iniciar un proceso de cambio en las opciones que el autónomo, que a

partir de ahora ha de estar aconsejado por su cargador, hay que apuntar opciones claras, accesibles y que le permitan afrontar el futuro a medio plazo sin sobresaltos, con lo que se reitera la necesidad de eliminar la prohibición a los vehículos ECO <3.500 kg en 2025.

Por otra parte resulta absolutamente necesario encontrar soluciones transitorias con un marco de vigencia a definir, que hoy ya podemos definir como inscritas en el nuevo concepto de la economía circular, capaces de dar respuesta adecuada a las necesidades de la limpieza del aire, dentro de un planteamiento económico aceptable por parte de los propietarios y usuarios de los vehículos afectados.

En esta misma línea de actuación se propone el libre acceso de los vehículos a gas natural, nuevos y transformados, a las:

- **Áreas de prioridad residencial (APR)**
- **Áreas de acceso restringido por episodios de alta contaminación**
- **Áreas de acceso restringido por congestión de tráfico**
- **Circulación por el bus-VAO**
- **Ayudas directas a los vehículos de GNV.**
- **Mayor tiempo de uso de las zonas de carga y descarga a los vehículos de GNV.**

Este libre acceso no aparece recogido explícitamente en la normativa, aunque de palabra se haya comentado su inclusión. Proponemos que se incluyan en el texto los vehículos ECO y los que el Ayuntamiento pueda asimilar a ECO como medida transitoria. Tomando como ejemplo las restricciones establecidas la semana pasada para acceder al centro, que permiten el paso a los vehículos 0, pero no está escrito en ningún sitio que se permita también el acceso a los ECO.

3.- PROPUESTAS PARA MEJORAR LA OPERATIVA DE LA DISTRIBUCIÓN DE ENERGÍA EN LA CIUDAD DE MADRID

La calidad de suministro de electricidad y gas natural en la Ciudad de Madrid es muy elevada, y eso es gracias, entre otros factores, a un adecuado servicio técnico que actúa permanentemente de forma preventiva y correctiva. Los servicios técnicos requieren, por tanto, poder acceder libremente y sin limitaciones a cualquier lugar de la ciudad para poder garantizar la mejor calidad de un servicio como es el suministro de electricidad y el gas natural, y con la máxima prioridad si se trata de una actuación para solventar una emergencia. Para garantizar todos estos aspectos, se realizan estas propuestas que entrarían dentro de las competencias municipales.

3.1.- <u>Acceso de vehículos de servicios técnicos a las áreas de prioridad residencial</u>

Es fundamental que todos vehículos de servicios técnicos debidamente identificados (de las empresas distribuidoras y también de sus empresas colaboradoras) puedan acceder sin ninguna restricción a las zonas de APR (áreas de prioridad residencial) para atender

urgencias y averías, sin que existan requerimientos burocráticos que retrasen estos accesos. De igual forma, para asegurar el mejor servicio se debería incrementar el cupo de vehículos que actualmente pueden acceder a estas zonas, actualmente insuficiente.

3.2.- <u>Aparcamiento de vehículos de servicios técnicos en la zona SER</u>

Es fundamental que todos vehículos de servicios técnicos debidamente identificados (de las empresas distribuidoras y también de sus empresas colaboradoras) puedan aparcar en zona SER un número más elevado de horas que el estándar para un vehículo normal, ya que la resolución de averías o emergencias no entiende de plazos de aparcamiento.

3.3.- <u>Acceso a la ciudad en el caso de activación del protocolo anticontaminación</u>

Es fundamental que todos vehículos de servicios técnicos debidamente identificados (de las empresas distribuidoras y también de sus empresas colaboradoras) puedan acceder a cualquier lugar de la ciudad en cualquier momento, incluso en días con restricciones de acceso por aplicación del protocolo anticontaminación, para poder actuar con rapidez en caso de averías o urgencias.

Madrid, 10 de marzo de 2017

En el marco de la consulta pública previa para la elaboración de una **nueva Ordenanza de Movilidad para la Ciudad de Madrid,** AOP[1] (Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos), sin perjuicio de los comentarios que sus compañías asociadas decidieran hacer, desea formular las siguientes **observaciones**:

Según se reconoce en la Memoria justificativa sobre la consulta pública previa, uno de los objetivos declarados de esta iniciativa normativa es "*dar satisfacción a las necesidades de reforzar la dimensión medioambiental de la movilidad en el marco del compromiso de proteger la salud de los ciudadanos y la mejora sustancial de la calidad del aire*"**.**

Bajo esta dimensión medioambiental se adelantan en la Memoria objetivos concretos como:

- Promover el uso de vehículos con un menor consumo energético y que empleen "*formas de energía menos contaminantes (vehículos eléctricos y de bajas emisiones)*";

- Incorporar en la normativa municipal el establecimiento de exigencias regulatorias específicas sobre los "*requisitos técnicos energéticos y de emisiones del parque móvil*" y las condiciones de movilidad de determinados sectores clave como el sector logístico de distribución urbana de mercancías, la carga y descarga de mercancías y los vehículos de transporte de uso público;

- Fomentar el uso efectivo de vehículos "*que empleen formas de energía menos contaminantes (vehículos cero emisiones, eléctricos, híbridos y eco)*";

A nuestro juicio, la consecución de los objetivos de mejora de la calidad del aire en la Ciudad de Madrid en lo que respecta a la movilidad, pasa por la adopción de las siguientes **medidas enfocadas a minimizar las emisiones contaminantes procedentes de los vehículos**, **las cuales <u>deberían implementarse de una manera tecnológicamente neutra</u>, es decir, atendiendo únicamente a los niveles de emisión del vehículo con independencia de su tecnología de propulsión o de su fuente de energía:**

[1] AOP está integrada en la actualidad por las siguientes Compañías: BP, CEPSA, GALP ENERGÍA, REPSOL y SARAS ENERGÍA.

1. **Acelerar la renovación de los vehículos antiguos por vehículos nuevos Euro 6,** incentivando la retirada de la circulación de los vehículos ligeros más antiguos (Euro 1 y anteriores) y su reemplazo por vehículos Euro 6, así como la renovación o adaptación técnica de las flotas de vehículos pesados (camiones y autobuses para la distribución urbana de mercancías, la carga y descarga de mercancías y el transporte de uso público).

   Para ello, **se debería limitar selectivamente la circulación de los vehículos antiguos más contaminantes** (Euro 1 y anteriores), mediante la diferenciación en el impuesto de circulación y tarifas de estacionamiento urbano, y/o la restricción a la circulación en ciertas zonas con carácter permanente o puntual ante episodios de contaminación.

   La identificación de tales vehículos podría facilitarse mediante la extensión del etiquetado de la DGT de los vehículos a todo el parque o, al menos, hasta vehículos con tecnologías Euro 2 (inclusive), siguiendo el ejemplo de Francia.

2. Respetar el criterio de **neutralidad tecnológica para la clasificación de los vehículos en cuanto a su impacto ambiental** (criterio que actualmente no ha quedado plasmado en los distintivos ambientales de la DGT), teniendo en cuenta que:

   - Los Reglamentos Euro 4, 5 y 6 para vehículos ligeros alimentados con gasolina, GNC o GLP establecen los mismos límites de NOx y PM, con independencia de cuál sea el combustible. Además, los vehículos propulsados con GNC y GLP suelen ser bi-fuel. En este sentido, el esquema de etiquetado implantado en Francia reconoce la equiparación de los vehículos de gasolina Euro 5 y 6 con los vehículos propulsados por carburantes gaseosos e híbridos enchufables.

   - Los límites de emisiones de PM de los motores Diesel Euro 6 son idénticos a los de gasolina, GLP o gas natural Euro 5 y 6, y los de NOx son similares. Los vehículos Diesel Euro 6d-TEMP[2] se deben considerar vehículos limpios.

[2] Vehículos Diesel para los que será exigible, a partir de septiembre de 2017, la medición de emisiones en condiciones reales de conducción, según el Reglamento (UE) 2016/646 de la Comisión, de 20 de abril de 2016, por el que se modifica el Reglamento (CE) no 692/2008 en lo que concierne a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 6).

- El Reglamento Euro VI para vehículos pesados establece los mismos límites de NOx y PM con independencia del combustible que utilice el vehículo (gasóleo, gasolina o gas natural).

3. En caso de que estuviera justificado, por motivos medioambientales, establecer con carácter permanente **zonas de bajas emisiones**, la restricción debería hacerse **bajo criterios de neutralidad tecnológica**, esto es, diferenciando en base a los niveles de emisión de cada vehículo y no a su fuente de energía. Por ejemplo, en la regulación de la futura "Ultra Low Emission Zone" (ULEZ) de Londres, se prevé que los vehículos de gasolina que cumplan como mínimo el estándar Euro 4 y los vehículos Diesel que cumplan el estándar Euro 6 podrán acceder a esta zona de emisiones ultra-bajas sin necesidad de pagar ninguna tasa ULEZ. En la recientemente declarada "Zona de Circulación Restringida" (ZCR) de París, podrán circular inicialmente los turismos Euro 2 y posteriores.

4. Actuar ante **episodios de alta contaminación impidiendo selectivamente la circulación a los vehículos más contaminantes** (Euro 1 y anteriores), en lugar de aplicar restricciones a la circulación en base al número par o impar de matrícula, dada su ineficacia relativa en comparación con la diferenciación por la antigüedad del vehículo, según constatan la experiencia de París y otras ciudades. Las emisiones de un sólo vehículo diésel matriculado en 1994 equivalen a las de 30 nuevos vehículos diésel matriculados en 2014.

5. **Reforzar los sistemas de control del mantenimiento de los vehículos** y promover los mecanismos de monitorización y control de sus emisiones reales, con medidas para retirar de la circulación a los vehículos "super-emisores".

En nuestra opinión, estas medidas (amparadas por el criterio general de neutralidad tecnológica) contribuirían de forma eficaz a dar satisfacción al objetivo de reforzar la dimensión medioambiental de la movilidad, en el marco del compromiso de proteger la salud de los ciudadanos y la mejora sustancial de la calidad del aire en la Ciudad de Madrid.

En Madrid, a 14 de marzo de 2017

Desde Pedalibre celebramos la actualización de la Ordenanza de Movilidad del Ayuntamiento de Madrid.

Ya en noviembre del 2012, bajo el nombre de *"Proyecto de Modificación de la Ordenanza de Movilidad. Sección 2ª Bicicletas"* se nos presentó, en la entonces Comisión de Seguimiento del Plan Director, un texto que mejoraba sustancialmente el anterior articulado al incrementar la seguridad jurídica de los ciclistas y elevar las posibilidades de uso de la bicicleta en el ámbito urbano. Este proyecto contaba con el visto bueno de las asociaciones ciclistas en dicha Comisión y era especialmente esperado.

Han pasado más de cuatro años y no ha habido cambio de la antigua ordenanza debido a la estéril espera para la reforma del Reglamento General de Circulación, de ámbito estatal.

En marzo del año pasado, Pedalibre solicitó incorporar el Proyecto de modificación antes aludido, aprovechando la adaptación que iba a tener la ordenanza para dar cobertura normativa a los protocolos para episodios por alta contaminación de N02, sin ningún éxito.

Desde ese momento hemos reiterado en los diferentes foros de participación esta actualización, siendo ahora cuando va a ser efectiva.

A día de hoy, seguimos considerando positivo el texto que se elaboró para actualizar la ordenanza, no obstante, queremos hacer las siguientes aportaciones con el fin de mejorar su comprensión y ampliar las posibilidades de uso de la bicicleta en Madrid.

1. APORTACIONES A LA ORDENANZA DE MOVILIDAD

Leyenda:
Las flechas indican cada una de las aportaciones. En negrilla, las aportaciones. En gris, el texto original Se incluyen comentarios

➡ Artículo 17. **Factores específicos** en el uso de la bicicleta.

Comentario: Creemos que describen mejor el objeto de todo este artículo.

➡ 17.2 Las bicicletas circularán por calzada o por carriles segregados, **exceptuándose el caso de menores y adultos que les acompañen que lo podrán hacer también por la acera, acompasando su marcha a la de los peatones los cuales dispondrán siempre de prioridad**. Cuando […]

Comentario: Mientras las calles no reúnan las necesarias condiciones de seguridad, parece recomendable, al menos, permitir el uso de aceras aquellos menores que puedan hacer uso de la bici en sus desplazamientos. Pensemos en el Proyecto Stars.

17.4 En el caso de vías con carriles reservados a otros vehículos, las bicicletas podrán circular por estos en los siguientes casos: en tramos descendentes y en tramos ascendentes que cuenten con una sección mínima de 4,5m. En este último caso, la circulación de bicicletas se realizará lo más próxima que sea razonablemente posible al margen derecho del carril

Comentario: Es una realidad que en tramos descendentes una bicicleta no interrumpe la fluidez del transporte público y asegura, en aquellas calles donde no haya carril reservado, una mayor eficacia en los desplazamientos. La posibilidad en tramos ascendentes ya se contemplaba en el borrador pero queremos señalar una situación que se da muy a menudo. El hostigamiento del ciclista cuando hace uso del carril contiguo al reservado en tramos de subida, independientemente de si está marcado con ciclocarril o no. En estos casos, desde Pedalibre siempre hemos reclamado una solución exclusiva para la bici, pero hasta que eso sea posible, tal vez debería considerarse un uso más generoso del carril reservado.

Artículo 18 Calles Residenciales, Zonas a 30 y parques y jardines.

1.- En calles residenciales y zonas a 30 el ciclista adecuará su velocidad y trayectoria para no interferir ni poner en riesgo a los peatones, mantendrá una distancia que como mínimo será de 1 metro con los peatones y con las fachadas y deberá descender de su vehículo y circular andando cuando las condiciones de ocupación y movimientos peatonales no le permitan respetar esta distancia de seguridad. **Como norma general, la circulación ciclista en estas áreas será de doble sentido.**

2.- En el interior de parques y jardines públicos urbanos, las bicicletas podrán circular por los paseos pavimentados de más de 3 metros de ancho, teniendo estos paseos la consideración de senda ciclable, por lo que el ciclista deberá circular a velocidad moderada y la prioridad será siempre del peatón. Sí podrán circular por el resto de paseos los menores de 12 años **y adultos que les acompañen,** siempre respetando la prioridad peatonal y cuando la escasa afluencia de público lo permita y no causen molestias a los demás usuarios del parque. En zonas forestales y parques suburbanos, las bicicletas podrán circular por los caminos interiores con la prioridad peatonal propia de las sendas ciclables, realizando una conducción responsable que evite poner en peligro a los peatones que circulen por los mismos.

Comentario: En su momento, cuando empezaron a crearse las Áreas de Prioridad Residencial, apuntamos la idea de que sus calles fueran de doble sentido para la circulación ciclista. Era una forma de introducir esta característica en unas calles donde ya se había intervenido para reducir y calmar el tráfico. Recordemos que el doble sentido ciclista en calles donde es de único sentido para los automóviles, es una realidad cotidiana en innumerables ciudades de Europa.

Artículo 21. Regulación especifica en la ordenación o en los giros.

3.- 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 derechas, respetando la prioridad del resto de usuarios. **Igualmente podrá rebasarla para asegurar su visibilidad y a efectos de reducir su exposición a la contaminación.**

6. (NUEVO) Se permite a las bicicletas rebasar a los vehículos detenidos en los semáforos para acceder al avanzabicicletas, a la línea de detención o a la superación de ésta

Comentario: Es una práctica habitual que no debiera constituir ninguna infracción, situarse por delante de los motorizados a fin de conseguir una mayor visibilidad y menor exposición a las emisiones contaminantes.

Hay dudas dentro del colectivo ciclista en la legalidad de poder rebasar a los coches cuando están parados en un semáforo. Creemos que incrementamos la seguridad jurídica si expresamente aparece en la norma

Artículo 22. Transporte de personas, animales y mercancías.

1.- En las bicicletas se podrá transportar carga o pasajeros, o utilizar para ello sillas, **asientos adicionales, cajones,** remolques, semirremolques, semibicis**, tándems, tritándems, etc.**

2.- El transporte de personas, **animales** o carga deberá efectuarse de tal forma que no puedan:

a) arrastrar, caer total o parcialmente, o desplazarse de manera peligrosa.
b) comprometer la estabilidad del vehículo.
c) provocar molestias que puedan ser evitadas.
d) ocultar dispositivos de alumbrado o elementos reflectantes

Comentario: Son innumerables los tipos de bicicleta y los accesorios que pueden acoplarse para sacarle el máximo rendimiento. Lo que es muy común en otros países de Europa es desconocido en nuestra ciudad. Nuestra norma debe prever y favorecer su utilización y ser muy abierta para que no suponga ninguna infracción. Su uso tan solo debe quedar limitado a la seguridad de la carga, tal y como se refleja en el punto 2.

El potencial de la bicicleta tiene que reflejarse en el transporte de pasajeros y mercancía, tal y como aparecía en la propuesta, pero también de animales. Poco a poco vamos avanzando hacia una sociedad más inclusiva también con nuestras mascotas. Es una realidad que utilizando cestas o remolques, dependiendo del tamaño, se transporten los animales de compañía.

Artículo 23. Estacionamiento en vía pública y registro.

2.- Las bicicletas **podrán ser ancladas en aquellos elementos del mobiliario urbano en los que como consecuencia de este anclaje no se comprometa su funcionalidad o resulten dañados.** No podrán estacionar sobre tapas de registro o de servicios ni ancladas a elementos vegetales.

Comentario: Mientras no exista una verdadera red de aparcamientos, y a fin de facilitar su implantación y visibilizar la demanda existente, creemos importante que expresamente se autorice el anclaje de bicicletas en el mobiliario urbano (tal y como aparecía en una versión anterior de este documento)

El aparcamiento distribuido es fundamental para explotar la potencialidad de la bicicleta como transporte puerta a puerta y como ventaja competitiva. Además, el aparcamiento distribuido

contribuye a repartir las bicicletas aparcadas y evitar acumulaciones. La normativa debe reflejar esta realidad cuyo único límite debe ser el expresado anteriormente.

Disposición adicional

La aplicación del régimen sancionador, que puede deberse por incumplimiento de esta norma, será proporcional a la menor peligrosidad de la bicicleta. La interpretación de la norma tendrá en cuenta el actual estado de ocupación de la vía y la falta de equidad entre las diversas formas de desplazamiento.

Comentario: El grado de peligrosidad generado debe reflejarse en la cuantía y severidad de las multas

.....

2. OTROS ASPECTOS QUE CONSIDERAMOS IMPORTANTES QUE APAREZCAN O QUE FORMEN PARTE DE UN DEBATE DE CARA A QUE QUEDE REFLEJADO DE UN MODO U OTRO EN LA NORMATIVA

El uso de auriculares

Actualmente no está permitido el uso de auriculares pero queremos señalar que dadas las características de la bicicleta, en cuanto a vehículo abierto y silencioso que no encubre ningún otro sonido, el uso de auriculares tipo "pinganillo" a volumen moderado no tiene por qué ocultar ni despistar de los sonidos de la circulación. Es muy distinto a cuando este uso se da en los conductores de coches ya que son vehículos cerrados y ruidosos, o en las motos. Curiosamente, en los automóviles está permitido el volumen alto de la música lo que consigue cierto "autismo" del conductor, aumentado por el propio recinto cerrado del vehículo (ventanillas cerradas).

Cabe señalar también, el uso de estos dispositivos como accesorio telefónico y pensar en aquell@s trabajador@s que usan la bicicleta como herramienta de trabajo.

La conducción de bicicletas tiene un componente físico (tracción, equilibrio, visibilidad) que garantiza la atención debida, al contrario que la conducción de coches, en la que la persona conductora está separada, sensorial y funcionalmente, de lo que está haciendo y necesita un refuerzo normativo para evitar que desvíe su atención.

Los eventos audibles del tráfico (bocinas, sirenas, motores, frenadas, fricción entre neumático y asfalto) tienen, por desgracia, un volumen elevado y unas longitudes de onda muy diferentes de lo que se puede escuchar por unos auriculares. No resultan enmascarados.

No existe ningún antecedente de siniestralidad causado por el uso de auriculares en la conducción de bicicletas, siendo práctica habitual allí donde el uso de la bicicleta como medio de transporte está normalizado.

3. CONCEPTO DE BICICLETA Y EL USO DE OTROS VEHÍCULOS POR VÍAS CICLISTAS

En este punto queremos trasladar la información divulgada desde Conbici y publicada en el libro Ciudades y bicicletas - El papel de las ordenanzas municipales. (2016. PONS - Seguridad Vial SL) al objeto de que valga como texto de referencia para una posterior regulación.

CONCEPTO DE BICICLETA

Según la normativa vigente, una bicicleta es un "ciclo de dos ruedas", siendo un ciclo un vehículo de dos o más ruedas accionado a pedales, es decir, de tracción humana. Sin embargo, en los últimos tiempos, se han venido desarrollando nuevos vehículos no convencionales a los que, a falta de otra normativa mejor, se les ha venido aplicando en ocasiones la misma normativa que a las bicicletas. Bicicletas eléctricas o pedelecs, segways, patinetes a motor, etc.

En algunos casos, como el de las bicicletas eléctricas o pedelecs, el concepto está bien definido: vehículos de pedaleo asistido por un motor eléctrico que no supera los 250 watios de potencia y que se detiene al detenerse el pedaleo (las bicicletas eléctricas carecen por tanto de acelerador), o al superar la velocidad de 25 km/h. En esta definición, el concepto de "pedaleo asistido" es fundamental, pues mantiene el carácter de "movilidad activa" del vehículo. Es decir, pese a la ayuda externa, la bicicleta eléctrica mantiene sus características de vehículo de tracción humana, con las consecuencias beneficiosas para la salud pública que ello conlleva y que ya hemos señalado.

Así pues y, como criterio general, se debe mantener como elemento esencial de todo vehículo homologable a la bicicleta su carácter de vehículo de tracción humana, carente de acelerador u otro artilugio similar que independice la movilidad del vehículo del esfuerzo físico de su ocupante. Ello implica que las motocicletas eléctricas con acelerador, los segways, los patinetes a motor, etc., no son bicicletas ni se pueden homologar a ellas. Por el contrario, las bicicletas y triciclos de carga, incluyendo los de pedaleo asistido, si son bicicletas de pleno derecho (Capítulo 4. La Bicicleta y sus complementos)

USO DE OTROS VEHÍCULOS POR VÍAS CICLISTAS

Desde Conbici ofrecemos dos criterios principales:

1. Que los vehículos y personas cuyo tránsito esté permitido por las vías ciclistas sean vehículos de tracción total o parcialmente humana o que imiten este tipo de

tracción, no pudiendo sobrepasar las velocidades típicas de una bicicleta en ciudad (15-20 km/h) como sillas de ruedas, patines, etc.

2. Que las dimensiones de los vehículos no excedan de las apropiadas para circular por las vías ciclistas, como es el caso de algunos triciclos y cuadriciclos diseñados para actividades turísticas o de transporte de carga.
(Capítulo 6. Circulación por las vías ciclistas)

Madrid, a 14 de marzo de 2017

Calle Campomanes, 13, 2º Izq.
28013-Madrid
www. pedalibre.org