

## 1 IDENTIFICACIÓN PERSONAL

Concejal/a: José Luis Nieto Bueno

Grupo Político: Grupo Municipal Más Madrid

## 2 ÓRGANO Y SESIÓN EN EL QUE SE PREVÉ QUE SE VA A SUSTANCIAR LA INICIATIVA

Órgano: Comisión CPO de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad

## 3 PROYECTO DE NORMA, PROPUESTA, PROPOSICION O MOCIÓN QUE SE PROPONE ENMENDAR

Proyecto definitivo de Ordenanza de Movilidad Sostenible

## 4 DATOS DE LA ENMIENDA

Tipo:  De adición  De modificación  De supresión  Transaccional  A la totalidad  
 Otras (arts 85.4 R.O.P., según justificación)

En el supuesto de que se presenten varias enmiendas referidas a un mismo asunto, indicar número de enmienda 1/1

## 5 TEXTO QUE, EN SU CASO, SE PROPONE (CON IDENTIFICACIÓN DEL PRECEPTO AL QUE AFECTA)

Enmienda a la totalidad al Proyecto definitivo de Ordenanza de Movilidad Sostenible.

## 6 JUSTIFICACIÓN DE LA ENMIENDA PROPUESTA

La contaminación atmosférica es uno de los principales riesgos ambientales para la salud pública en Europa y, de manera especialmente significativa, en la ciudad de Madrid. Así lo reconoce el propio expediente municipal, que detalla con claridad que la exposición a contaminantes del aire afecta a la mortalidad, la morbilidad, el desarrollo infantil, el embarazo y la calidad de vida de la población. Entre la documentación aportada por el gobierno municipal se alerta también de un hecho fundamental para la ciudad: la contaminación es responsable de un 6% de la mortalidad total en Europa, y en Madrid la tasa de mortalidad por causas respiratorias, íntimamente ligada a la calidad del aire, es superior a la media europea y nacional. Además, según el informe anual de calidad del aire de Ecologistas en Acción, más de 5.400 personas fallecen al año por esta causa en la región y alrededor de 14.000 personas son hospitalizadas al año por culpa de la alta concentración de NOx y O3. Habida cuenta de que recientes informes señalan que el 100% de la población madrileña respira aire contaminado, el problema es, por tanto, un asunto de gran magnitud que exige adoptar medidas eficaces de forma urgente.

El expediente apunta también hacia la principal fuente contaminante, el tráfico rodado. Este hecho, ampliamente documentado, se emplea para justificar la necesidad de actuar para limitar el tráfico y reordenar la movilidad para hacerla más sostenible. Sin embargo, más allá de la inclusión de esta cuestión en el diagnóstico, no hay ningún reflejo en la modificación de la ordenanza de movilidad sostenible.

Se trata de una modificación que no supone ningún cambio sustancial, sino un mero trámite administrativo para evitar que decaiga la Zona de Bajas Emisiones en las condiciones en que ya venía funcionando a lo largo de los últimos años tras la sentencia que anulaba la modificación anterior.

Así, el argumento que debería orientar cualquier política pública para dirigirse hacia la reducción sustancial del

del coche y la transformación del modelo de movilidad con el objetivo de proteger la salud pública solo queda enunciado, pero sin efecto alguno en cómo será la movilidad de la ciudad una vez quedara aprobado el nuevo texto. Siendo conocedores del problema, como demuestran serlo, la falta de ambición solo refleja conformismo y autocomplacencia. Frente a esta actitud, sería necesaria una voluntad política de la que el gobierno municipal carece y lo más grave de todo es que esta circunstancia compromete la capacidad de Madrid para cumplir con los nuevos estándares europeos y para proteger la salud de su ciudadanía.

La reciente Directiva (UE) 2024/2881 endurecerá a partir de 2030 de forma significativa los límites legales de calidad del aire, si bien con valores límite superiores a los recomendados por la OMS. Esta directiva no solo actualiza los valores límite, sino que incorpora obligaciones más estrictas de planificación, seguimiento y transparencia, así como mecanismos reforzados de acceso a la justicia y compensación por daños a la salud. La ciudad de Madrid deberá adaptarse a este nuevo marco normativo, que es más exigente y que reconoce explícitamente la necesidad de actuar con rapidez para reducir la exposición de la población a contaminantes peligrosos. Así lo reconocía el propio expediente de información pública de modificación de las condiciones de la Zona de Bajas Emisiones anterior a la tramitación de esta ordenanza. En él, se evaluaba la evolución de los niveles de contaminación desde la entrada en vigor de Madrid Central el 1 de diciembre de 2018. De los datos emitidos por el propio informe se desprendía que, para cumplir el valor límite anual para dióxido de nitrógeno de 20 µg/m<sup>3</sup> establecido en la Directiva 2024/2881, es necesario reducir un 60% las emisiones de NOx con respecto a las emisiones del 2023. Es decir, el gobierno municipal es consciente de que seguir haciendo lo mismo nos arrastra a incumplir la nueva normativa comunitaria y, aun así, se enroca en una posición retardista y ha decidido no abordar la necesaria transformación de la movilidad de la ciudad.

En el texto que se pretende aprobar se mantiene el ámbito estricto de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección y se mantienen todas las condiciones de acceso a las mismas. Del mismo modo, no se produce la modificación de las condiciones de la Zona de Bajas Emisiones que afecta al conjunto de la ciudad, que queda fuera de este procedimiento ni se abordan nuevas medidas de regulación del tráfico. Con las mismas condiciones solo cabe esperar que se produzca una continuación de la tendencia en la reducción de las emisiones que se vaya frenando con el tiempo, dado que ya se han eliminado los vehículos sin distintivo ambiental y el efecto marginal esperable si no hay cambios se reduce cada año. Tanto es así que los datos de contaminación de 2025 muestran un estancamiento en la reducción de NOx y PM2,5 respecto a los de 2024 e, incluso, un incremento en el caso del O3, de modo que mantener las mismas condiciones podría suponer un freno a la reducción de la contaminación cuando el periodo que queda hasta 2030 lo que exigiría es precisamente lo contrario.

Y no solo eso, pues además es necesario, según dicta el propio informe, actuar sobre el O3 y las PM2,5 y se reconoce que la ordenanza, tal como está planteada, no está siendo suficiente para atajar los problemas que generan estos contaminantes que continúan superando los niveles recomendados por la OMS y que presentan una tendencia preocupante en episodios de calor y estabilidad atmosférica.

El gobierno municipal conoce también las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y de la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA), pues las recoge en el expediente. Estas recomendaciones son claras y coherentes entre sí. Ambas instituciones insisten en la necesidad de avanzar en cuatro líneas estratégicas:

- La renovación energética de edificios.
- La reducción del tráfico y el fomento de la movilidad activa.
- La transición hacia energías renovables y una industria menos emisora.
- La protección específica de los grupos vulnerables.

Así, la ordenanza de movilidad sostenible debe ser la herramienta que actúe sobre tres de estos cuatro ejes de forma decidida. Una modificación cosmética, poco ambiciosa y con cero propuestas de mejora como la que se pretende aprobar, pierde la oportunidad de actuar y avanzar de forma decisiva.

En particular, se ha perdido la oportunidad de producir un cambio sustancial en los siguientes aspectos:

- Establecimiento de corredores que, por normativa, cuenten con una priorización máxima del transporte público para que resulte más rápido, eficiente y cómodo.
- Establecimiento de nuevas medidas de promoción de una movilidad más sostenible, como pueden ser el fomento de la movilidad activa, la reordenación de las secciones viarias en los accesos a la ciudad y en las vías principales de la misma para contar con infraestructura ciclista y la promoción de la movilidad compartida, persiguiendo un empleo más racional de los vehículos que actualmente son los más contaminantes.
- Defensa de la salud pública y refuerzo de la seguridad de la infancia y la población mayor o enferma a través de la protección de todos los entornos educativos, de las residencias de mayores, de los centros de día, de los hospitales, de los centros de salud, así como de cualquier otra instalación o equipamiento público o privado donde se prevea la presencia de población vulnerable.
- Regulación de la distribución urbana de mercancías para hacerla más sostenible y menos impactante en el día a día de la ciudad.
- Regulación del estacionamiento en los barrios exteriores a la M-30 de acuerdo con sus necesidades, que no son necesariamente las condiciones del Área de Estacionamiento Regulado.
- Establecimiento de un calendario de transición que avance en la protección de la salud pública de las madrileñas y los madrileños y permita cumplir con los nuevos umbrales de contaminación derivados de la entrada en vigor de la nueva Directiva de Calidad del Aire en el año 2030.
- Replanteamiento de los protocolos de actuación frente a episodios de alta contaminación, pues la entrada en vigor de la nueva directiva exigirá en el medio plazo la modificación del protocolo por alta contaminación de NOx y debería propiciar la redacción de un protocolo específico para el O3.

Existe, además, una distancia importante entre la voluntad del gobierno municipal y la de la ciudadanía. Así queda expresado en los resultados de la consulta previa realizada para la aprobación de la Zona de Bajas Emisiones, habida cuenta de que el 72% de las personas que participaron en ella expresaron opiniones alineadas con la necesaria acción contra la contaminación urbana. Este porcentaje resultó mayor entre las partes interesadas que representaban a organizaciones no gubernamentales (ascendiendo su apoyo al 93%) y a la ciudadanía (79%). Estos datos demuestran que las madrileñas y los madrileños está preparados para políticas más ambiciosas y que lo que falta no es apoyo social, sino voluntad política.

En conjunto, la modificación de la ordenanza no responde a la magnitud del desafío al que nos enfrentamos ni a las obligaciones legales que afronta Madrid. Por ello, presentamos esta enmienda a la totalidad con la voluntad de que se empiece a trabajar ya en una modificación sustancial, integral y ambiciosa de la ordenanza de movilidad sostenible, alineada con la evidencia científica y las expectativas de la ciudadanía.



REGISTRO DEL PLENO  
DEL AYUNTAMIENTO  
DE MADRID  
  
PRESENTACIÓN DE  
ENMIENDAS

REGISTRO ELECTRÓNICO  
REGISTRO DEL PLENO  
  
ENTRADA/REGISTRO  
Fecha:09/03/2026Hora:16:26  
Nº Anotación:**20268000256**

**8 FIRMANTE**

En Madrid , a 09 de Marzo de 2026

Firmado y Recibido por

Iniciativa presentada por el/la Portavoz de Comisión José Luis Nieto Bueno con número de identificación [REDACTED]

Iniciativa apoyada por el/la Portavoz Adjunto/a Esther Gómez Morante con número de identificación [REDACTED]

