



INFORME DE GESTION DEL  
SEGUNDO TRIMESTRE DE  
2017 DE MADRID CALLE 30



madrid  
calle **30**



## 1. ANTECEDENTES

El 4 de marzo de 2004 se firmó entre el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Madrid un convenio por el que se transfiere al Ayuntamiento de Madrid la titularidad de la hasta entonces carretera de circunvalación M-30 y una serie de tramos viarios de funcionalidad ligada a la M-30.

Como consecuencia de ello, en la actualidad la M-30 y los citados tramos de funcionalidad ligada a la misma son vías urbanas titularidad del Ayuntamiento de Madrid respecto de las cuales el Ayuntamiento tiene, por tanto, la responsabilidad de mantenimiento y gestión.

El Pleno del Ayuntamiento de Madrid, por acuerdo de fecha 23 de diciembre de 2004 acordó la prestación de dicho servicio público mediante la forma de gestión indirecta mediante sociedad de economía mixta.

La sociedad fue constituida el 21 de mayo de 2004 con la denominación social Madrid Calle 30, S.A. como sociedad plenamente municipal y, tras las oportunas modificaciones estatutarias, tras la adjudicación del Concurso para la Gestión de Servicio público de Mantenimiento y explotación a un socio privados, se convertirá en mixta y cuyo objeto social se define en el artículo 2 de sus Estatutos Sociales:

“a) La realización de obras de reforma y mejora en la vía de circunvalación M-30 y en las infraestructuras y espacios relacionados con la misma.

b) La gestión, explotación, conservación y mantenimiento de la vía de circunvalación M-30 y sus infraestructuras y espacios relacionados.”

El 27 de abril de 2005 la Concejalía de Gobierno de Urbanismo, Vivienda e Infraestructuras aprobó el expediente de contratación del concurso público para la reforma, conservación y explotación de la vía urbana M-30 mediante sociedad de economía mixta. Los pliegos de cláusulas administrativas particulares del mencionado concurso regularon las obligaciones jurídicas y condiciones económicas de la entrada y permanencia de un socio privado en el capital de la sociedad de economía mixta.

El 12 de septiembre de 2005 se formalizan los siguientes contratos:

El suscrito entre Madrid Calle 30 y EMESA “*Relativo a ciertos servicios de conservación y explotación de la M-30*” (Anexo) en el que quedan reguladas las relaciones jurídicas y el régimen de colaboración y de derechos y obligaciones de ambas sociedades, la remuneración que recibirá EMESA por la prestación del servicio y otros extremos de la relación entre Madrid Calle 30 y EMESA.



Y el suscrito entre el Ayuntamiento de Madrid y Madrid Calle 30 “*Relativo a los servicios de gestión integral de la M-30*” (Anexo III) en el que se regula la prestación del servicio público, mediante empresa mixta.

Ambos contratos fueron objeto de tramitación de un expediente de modificación del servicio público iniciado con fecha de 27 de abril de 2007.

Posteriormente, el 29 de septiembre de 2011, se tramita la aprobación en Junta de Gobierno de la subrogación, por parte del Ayuntamiento de Madrid, de la deuda financiera de la sociedad Madrid Calle 30, S.A., lo que conlleva a la elaboración de un nuevo equilibrio financiero de la sociedad Madrid Calle 30, S.A.

## 2. INTRODUCCIÓN

La gestión de Madrid Calle 30 se rige por los documentos contractuales que vinculan a los tres agentes intervinientes: El Ayuntamiento de Madrid, la empresa de economía mixta Madrid Calle 30 y EMESA. La gestión diaria de la conservación y la explotación viene determinada por el Manual de Explotación de la Infraestructura, los documentos contractuales y sus modificaciones. Las actuaciones de mantenimiento correctivo, que vienen sobrevenidas, suponen asimismo una tarea esencial de la gestión diaria si bien resultan ajenas a la conservación programada de la infraestructura.

El Manual de Explotación es un documento clave en la conservación y la explotación de la infraestructura y, es por ello, que está en constante revisión y mejora para adecuar la conservación a las necesidades de la infraestructura y garantizar unos adecuados estándares de calidad.

Asimismo, parte esencial de la gestión de la sociedad es la tramitación y ejecución de los proyectos de renovación y mejora necesarios para la infraestructura que pueden venir determinados por diversos motivos:

- Obsolescencia o finalización de la vida útil de los elementos
- Mejora en las prestaciones bien sea por motivos tecnológicos o de seguridad.
- Rehabilitación de infraestructuras para prevenir posibles fallos.
- Adecuación de la infraestructura para la prestación de un mejor servicio.

Siguiendo esta estructura, los elementos clave de la gestión de la sociedad en este trimestre, además de la supervisión de la conservación y la explotación de la infraestructura asociada al contrato, se pueden clasificar de la siguiente manera:



### 3. PROYECTOS DE RENOVACIÓN EN FASE DE LICITACIÓN

La renovación y mejoras en los elementos de la infraestructura suponen un hito fundamental en la gestión de Calle 30. Durante el segundo trimestre de 2017, las siguientes obras están en fase de licitación pendiente de su comienzo.

#### 3.1. REHABILITACIÓN DEL PUENTE DE LA PAZ (PARQUE AVENIDAS A TANATORIO)

PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN	S/IVA	2.115.272,85
	C/IVA	2.559.480,15
PLAZO DE EJECUCIÓN	5 MESES	
FECHA APROBACIÓN AYTO	15/11/2016	
FECHA PUBLICACIÓN	17/02/2017	
FECHA PRESENTACIÓN OFERTAS	17/02/2017 al 21/03/2017	

##### Descripción de los trabajos:

Se trata del puente que soporta el viario de la Avenida de Badajoz sobre Calle 30 a la altura del P.K.5+500. La rehabilitación de esta estructura viene motivada por el estado de degradación del hormigón y los desconchones a los que este ha evolucionado en el entorno de las juntas a media madera y por el avance del deterioro durable por las filtraciones a través de la junta. En conjunto, estos factores estaban provocando un estado indeseado de las juntas a media madera, y mediante la actuación se trata de prevenir cualquier afección a los comportamientos estructurales. Los trabajos incluidos en el proyecto de rehabilitación comprenden las siguientes actuaciones más significativas:

- Retirada del vano central y la sustitución con un nuevo vano mixto
- Reparación y refuerzo de las juntas a media madera.
- Fresado, impermeabilización y repavimentación del tablero. Ejecución de juntas de calzada.
- Sustitución de los aparatos de apoyo de los estribos
- Sustitución del sistema de contención
- Reposición de barandilla y acera
- Adecuación del drenaje de la estructura
- Limpieza general y saneamiento de paramentos e imposta
- Inyecciones y reparaciones localizadas en hormigón
- Saneado y reposición del encachado
- Aplicación de hidrofugación y revestimiento compatible de poliuretano



### **3.2. REHABILITACIÓN DE LOS APOYOS A MEDIA MADERA DEL PUENTE DE LA AVENIDA DEL MEDITERRÁNEO**

Se trata del puente que soporta el viario de la Avenida del Mediterráneo (A-3) sobre la Calle 30 a la altura del p.k.9+000 de Calle 30. El deterioro más significativo de la estructura y objeto del proyecto de Rehabilitación es el daño existente en la ménsula del apoyo a media madera del vano V-3 del tablero sur, sobre los carriles derechos de la calzada central de la M-30 en sentido Sur. El origen de estos daños es de carácter durable, consecuencia del proceso de degradación del hormigón y oxidación de las barras de acero agravado por las permanentes filtraciones de agua a través de la junta de la media madera.

Con esta actuación se aprovecha y se repara también el vano V-5, aunque el grado de deterioro es menor y, dado que las filtraciones a través de las juntas a media madera contribuyen en gran medida a la degradación de las mismas, se propone la impermeabilización completa del tablero sur de la estructura. Por lo tanto, los trabajos incluidos en el proyecto de rehabilitación comprenden las siguientes actuaciones más significativas:

- Reparación de las medias maderas del vano V-3, que comprende las siguientes actividades:
  - Montaje de los pórticos de izado a ambos lados del vano V-3.
  - Desmontajes de bordillos, barandillas y bionda sobre las juntas a media madera.
  - Izado del vano isostático del vano V-3.
  - Reparaciones en medias maderas del vano V-3, que serán las siguientes:
    - Limpieza de las superficies de las ménsulas.
    - Picado y saneo del hormigón deteriorado.
    - Reconstrucción de la geometría con geomortero mineral R4.
    - Zunchado de las medias maderas con fibra de carbono.
    - Impermeabilización de las ménsulas con corcho proyectado.
    - Colocación de nuevos apoyos de neopreno.
  - Descenso del vano isostático del vano V-3.
  - Traslado de los pórticos de izado al vano V-5.
- Reparación de las medias maderas del vano V-5 de manera análoga a lo descrito para el vano V-3.



- Fresado, ejecución de hormigón ligero, impermeabilización, adecuación de sumideros y repavimentación de la calzada del tablero sur con 8cm de mezcla bituminosa, solapando estas actividades en la medida de lo posible con las reparaciones de las medias maderas.
- Ejecución de juntas de calzada



#### 4. PROYECTOS DE RENOVACIÓN EN FASE DE EJECUCIÓN

Los siguientes proyectos están siendo ejecutados durante el segundo trimestre del año 2017. En este caso corresponden con mejoras sustanciales en las instalaciones del túnel con el objetivo de mejorar las prestaciones y aumentar la seguridad:

##### 4.1. Proyecto Red de Transmisión de Datos

Los túneles de Madrid Calle 30 disponen de una red de transmisión de datos, que permite las comunicaciones de los distintos equipos ubicados en el túnel con los Centros de Control. La red de transmisión de datos funciona sobre una arquitectura hardware en tres niveles: red “core” o de centros de control, red de transporte o de cuartos técnicos y red local de túnel.

El proyecto de renovación de la red de transmisión de datos pretende renovar los equipos de dicha red, como consecuencia del fin de la vida útil del sistema.

El alcance del proyecto ha consistido en la sustitución, conexión y configuración de los equipos (switches y routers) que forman parte de la Red de Datos. El número de equipos principales sustituidos es de más de 400.

El presupuesto de adjudicación, sin IVA, fue 2.230.944 €.

Los beneficios, adicionales a los propios de obsolescencia de los equipos, del proyecto es que se tiene una red tipo IP con mayor capacidad que la precedente, esto va a permitir que todos los equipos que se vayan renovando en el futuro se conecten con protocolo IP con la consiguiente mejora en la comunicación de datos.

##### 4.2. Proyecto de renovación del sistema de aseguramiento de suministro de energía eléctrica a los servicios esenciales en instalaciones de calle-30, en alternativa a la renovación de SAIs y baterías

Los túneles de Madrid Calle 30 tienen una serie de servicios esenciales que, por seguridad y por normativa, se les asegura en todo momento el suministro de energía eléctrica. Este aseguramiento se consigue, en la actualidad, a través de los equipos de Alimentación Ininterrumpida (SAI'S) ubicados en 37 Cuartos Técnicos (centros de transformación) distribuidos a lo largo de los túneles.



Los SAI'S son fuentes propias de energía, que almacenan la energía mediante sus baterías y la ponen a disposición por un tiempo limitado. Los SAI'S han llegado al final de su vida útil por lo que se redactó el proyecto de renovación.

El Proyecto, actualmente en ejecución, asegura en tres escalones de seguridad el suministro de energía a los servicios esenciales, frente a uno solo (SAI'S) que existe en la actualidad, además de no limitar el tiempo de suministro.

El proyecto consiste en agrupar los diferentes puntos de suministro de energía a servicios esenciales en 19 "agrupaciones ". En cada agrupación, que suele ser de dos o tres cuartos técnicos, se realiza la interconexión de cuartos técnicos mediante líneas de baja tensión, se instala un grupo electrógenos que abastecerá, en caso de ser necesario, a toda la agrupación y un SAI en cada cuarto técnico.

El funcionamiento es el siguiente: en caso de falta de suministro en un cuarto técnico el sistema conmuta a uno de los otros, si fallan todas las alimentaciones de los cuartos técnicos arranca el grupo electrógeno y alimenta a toda la agrupación. La misión principal de los SAI'S es evitar los pasos por "cero" durante las transiciones.

#### **4.3. REHABILITACIÓN DEL PUENTE DE LOS FRANCESES A LA AVENIDA DE VALLADOLID**

Se trata del puente que soporta el ramal de salida desde el tronco interior de la Calle 30 hacia la Avenida de Valladolid, sobre el que se va a llevar a cabo una rehabilitación de carácter durable, a fin de evitar que las patologías detectadas en las inspecciones periódicas, puedan evolucionar en extensión y gravedad. Los trabajos incluidos en el proyecto de rehabilitación comprenden las siguientes actuaciones más significativas:

- Fresado total del firme, retirada de las tierras, demolición de acera y restitución de todos los elementos.
- Impermeabilización del tablero, adecuación de sumideros y colocación de vierteaguas.
- Rebaje de la rasante en calzada. Eliminación de parte de la carga muerta existente sobre la estructura.
- Adecuación de los sistemas de contención
- Protección de la L.A.T. 220kV.
- Reparación de desconchones y fisuras
- Reparación de impostas.



- Protección de la estructura con un revestimiento elástico con capacidad de puenteo de fisuras, que proteja dichos elementos del agua y los agresivos, permitiendo la salida del vapor de agua.

## 5. PROYECTOS DE RENOVACIÓN EN FASE DE REDACCIÓN

Como paso previo a la licitación de los proyectos, durante este trimestre se ha trabajado en la redacción de los siguientes proyectos necesarios para la infraestructura:

### 5.1. PROYECTO DE RENOVACIÓN DE INSTALACIONES DE ALUMBRADO EXTERIOR DE MADRID CALLE 30. TRAMO AVENIDA DE LA ILUSTRACIÓN.

En la zona de Avenida de la Ilustración, Madrid Calle 30 actualmente dispone de circuitos eléctricos que alimentan el alumbrado exterior, compartidos en algunos casos con el Ayuntamiento de Madrid. En este proyecto se definen los trabajos necesarios para el desdoblamiento estos Centros de Mando compartidos, así como la reforma de los centros existentes afectados, con el fin de su adecuación y equipamiento de acuerdo a la normativa vigente.

También se incluye en este proyecto la renovación de canalizaciones, líneas, báculos, etc., además de la implantación de la tecnología LED.

### 5.2. PROYECTO DE RENOVACIÓN DEL SISTEMA DE TELEMANDO DE ENERGÍA EN TÚNELES DE MADRID CALLE 30

El sistema de telemando se aplica a 36 centros de transformación. La configuración en cada uno de estos centros de transformación se repite. El Sistema de Telemando de Energía se compone de:

- Instalación en el Centro de Control
- Instalación en los Centros de Transformación en el Túnel

El equipamiento en el centro de control se compone de dos servidores (2 redundantes y 1 cliente), que centralizan toda la información de cada uno de los centros de

transformación y permiten la visualización de conjunto por parte del operador mediante un SCADA.

Además, estos servidores guardan toda la información de históricos de cada uno de los centros y permiten la intercomunicación al operador hasta el cuadro de control ubicado en el centro de transformación, para poder ejecutar órdenes de apertura y cierre a los interruptores y seccionadores.

El proyecto actual pretende la renovación tecnológica del sistema adecuándolo a las mejoras existentes en el mercado.

### **5.3. PROYECTO DE RENOVACIÓN DEL SISTEMA DE RADIOCOMUNICACIONES EN LOS TÚNELES DE MADRID CALLE 30**

Los túneles de Madrid Calle 30 disponen de un sistema de Radiocomunicaciones, que hace posible las comunicaciones vía radio tanto en el interior de los túneles como las realizadas entre el interior y el exterior de los mismos, con las mismas prestaciones que las existentes en superficie. De este modo, ante cualquier incidencia en túnel, los servicios de emergencia y policiales, disponen de la posibilidad de una eficaz coordinación entre ellos.

Además, este sistema es fundamental para informar a los usuarios a través de las emisoras de radio FM ante un incidente y dota al servicio de explotación y mantenimiento de los túneles de una herramienta de comunicación segura y robusta

Los servicios disponibles en túnel son los siguientes:

- Sistema TETRA: comunicaciones de la Policía Municipal de Madrid, SAMUR y Bomberos.
- Sistema TETRAPOL: comunicaciones de la Policía Nacional y Guardia Civil.
- Canales analógicos del Cuerpo de Bomberos.
- Sistema de radiocomunicación de Madrid Calle 30.

El alcance de las actividades del proyecto es, esencialmente, la siguiente:



- Renovación de 2 estaciones maestro TETRA / TETRAPOL situadas en sendos centros de captación de señales, uno situado en el centro de control de Méndez Álvaro y otro en el centro de transformación CT8 del Tramo 3.
- Renovación de 2 estaciones maestro FM / UHF situadas en sendos centros de captación de señales, uno situado en el centro de control de Méndez Álvaro y otro en el centro de transformación CT8 del Tramo 3.
- Renovación de 34 estaciones esclavo TETRA / TETRAPOL y 30 estaciones esclavo FM / UHF, situados en los cuartos técnicos de los túneles encargados de amplificar las señales que reciben a través de la red de transporte desde los centros de captación, y enviarlas al cable radiante, encargado de realizar la cobertura en el interior del túnel, y hacer llegar las señales de radiofrecuencia generadas por los terminales de radio en el interior del túnel, a las estaciones maestro.
- Renovación de 13 equipos de cobertura en accesos a túnel y 161 en salidas de emergencia y galerías de servicio para disponer de cobertura TETRA / TETRAPOL y UHF.
- Desarrollo e instalación del sistema de supervisión y gestión para configuración, monitorización y gestión del sistema de radiocomunicaciones.
- Pruebas, puesta en marcha y formación del sistema de radiocomunicaciones.

#### **5.4. PROYECTO DE RENOVACIÓN DE LA GESTIÓN CENTRALIZADA DE LOS TÚNELES DE MADRID CALLE 30**

El Sistema de Control de los túneles de Madrid Calle 30 abarca todos los sistemas críticos necesarios que permiten la comunicación, el procesamiento, la monitorización, el control y la gestión de todas las señales de los equipos que conforman las distintas instalaciones de los túneles a través de un aplicativo de control inteligente de tráfico instalado en los distintos puestos de operación de los dos centros de control; centro principal y el centro secundario o de respaldo.

El sistema está compuesto por tres niveles jerárquicos:



NIVEL 1. Unidades de Control Distribuido (UCD) equipadas con diferentes elementos funcionales.

NIVEL 2. 144 Estaciones Remotas Universales (ERU), que corresponden con los elementos que actúan de intermediario entre muchos de los sistemas de campo y el Centro de Control.

NIVEL 3. 2 Centros de Control (CC), con la aplicación de gestión de tráfico (ITS) y los servidores correspondientes.

El Sistema de Control se sirve del sistema de la Red de Transmisión de Datos para realizar los distintos tipos de comunicación.

El número de señales integradas en la aplicación de gestión y control de los túneles de Madrid Calle 30 alcanza una cifra aproximada de 90.000, considerando las entradas digitales y analógicas y las salidas digitales.

El Centro de Control principal y el de respaldo se interconectan para el intercambio de datos de funcionamiento común. Además, cada Centro de Control dispone de una red Ethernet a la que se conectan los ordenadores y los demás equipamientos del centro de control (impresoras, Vídeo Wall, monitores de televisión, etc.).

El Proyecto, del que se pretende finalizar su redacción en el primer semestre de 2018, se ha redactado para cubrir las necesidades de renovación las instalaciones de Sistema Control de los túneles de MC30, debido a que los distintos componentes de control del mismo han llegado al fin de su vida útil.

#### **5.5. REHABILITACIÓN DEL REVESTIMIENTO EN LAS ESTRUCTURAS 04RL46FABR01 Y 04RA23FABR01 DEL ENLACE DE M-30 CON LA A-2**

Los pasos inferiores objeto de rehabilitación pertenecen al conjunto de estructuras que integran el enlace de la M-30 con la A-2 (Avenida de América). El paso inferior 04RL23FABR01 pertenece al ramal desde la calzada derecha de la M-30 (sentido sur) hacia la calzada derecha de la A-2 (sentido Zaragoza) y el paso inferior 04RL46FABR01 pertenece al ramal desde la calzada izquierda de la M-30 (sentido norte) hacia la calzada izquierda de la A-2 (sentido Avenida de



América). La rehabilitación de estas estructuras viene motivada por un problema surgido de desprendimiento del revestimiento de la fábrica de ladrillo en uno de los hastiales de uno de los pasos, este revestimiento no contaba con el adecuado anclaje ni disponía de las correspondientes juntas de dilatación. Los trabajos incluidos en el proyecto comprenden las siguientes actuaciones más significativas:

- Desmontaje de servicios (luminarias e instalación eléctrica)
- Demolición total del actual revestimiento de fábrica de ladrillo
- Desmontaje total de los perfiles metálicos
- Limpieza y saneo general de paramentos
- Reparaciones localizadas en zonas de desconchones
- Reparación de deterioros superficiales
- Gunitado de la superficie de la pantalla de pilotes y de la base superior del murete de hormigón
- Apertura y colocación de mechinales en los espacios entre pilotes
- Instalación de un canalón longitudinal de chapa plegada de acero galvanizado
- Instalación del revestimiento.
- Reposición de servicios (luminaria e instalación eléctrica)



## 6. MEJORA DE LA GESTIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA

6.1. Elaboración de un Plan de Mantenimiento de las Instalaciones de la Infraestructura para el año 2018. Las instalaciones suponen elementos claves para la explotación y la seguridad de la infraestructura. Es por ello que, siguiendo los documentos contractuales y el Manual de Explotación vigente, se está trazando un Plan de Mantenimiento que contemple la evolución de la infraestructura especialmente en los últimos 2 años e integre los elementos nuevos instalados para intentar garantizar la mayor seguridad a usuarios y trabajadores de la infraestructura.

6.2. Estudio de Optimización Energética: partiendo de un informe relativo a la potencia contratada por la infraestructura, se pretende, en consonancia con el Manual de Explotación y la documentación vigente, estudiar el potencial ahorro en la factura eléctrica promovido por una reducción de la potencia contratada.

6.3. Actualización del Manual de Explotación: el Manual de Explotación es un documento esencial en la gestión diaria de la infraestructura. Su revisión y actualización es fundamental para garantizar una correcta adecuación de los procedimientos de gestión y de seguridad en consonancia con la infraestructura e incorporar el conocimiento adquirido con la evolución de la conservación.

### 6.4. Participación en el proyecto de financiación europea C-Roads:

Con el Proyecto C-Roads (Connected Roads) se pretende desarrollar la implementación de sistemas ITS en las carreteras con el objetivo de conectar, de manera bidireccional, las comunicaciones entre los vehículos y las carreteras. Se trata de un proyecto con horizonte 2020. La planificación del proyecto debe realizarse entre 2017 y el 1er semestre de 2018, por lo que en este segundo trimestre de 2017 se ha continuado con la preparación de la participación de Madrid Calle 30 como parte de este proyecto, definiendo la implicación y el alcance de la actuación para la mejora de la infraestructura. El desarrollo del mismo en el 2º semestre de 2018 y 2019 y la presentación de las conclusiones en 2020.

El proyecto en el que se encuentra Madrid Calle 30, como coordinadores del proyecto piloto en Madrid, queda enmarcado en el ámbito global del proyecto C-Roads Spain presentado en Europa. Estos son los datos más relevantes:

- El proyecto consta de 5 pilotos, de los que somos coordinadores del Piloto Madrid (los otros 4 son: DGT 3.0, piloto SISCOGA (Galicia), piloto Cantábrico y piloto Mediterráneo).
- En total somos 26 socios los que forman el proyecto o consorcio.
- El presupuesto total es de 17,9 millones de euros. Se ha aceptado la totalidad del proyecto, luego las ayudas son de 8,9 M€ (estos presupuestos tenían un máximo del 50% de financiación).
- En particular, MC30 participa con un presupuesto de 1.018.805,26 €



El proyecto piloto de Madrid pretende colocar unas antenas/sensores a lo largo de toda la carretera para recibir datos de una flota de vehículos que se va a desplegar, así como para mandar a los vehículos datos significativos de la vía, como pueden ser: existencia de vehículos parados, retenciones, obras en la infraestructura, de la velocidad límite, aproximación de vehículos de emergencia, etc.

Durante este segundo trimestre se han definido más concretamente los alcances, preparado la documentación administrativa a remitir a la Unión Europea para el estudio de la financiación y avanzado en la definición técnica concreta del proyecto piloto.



## 7. COLABORACIÓN EN LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID

- Estudio de la adecuación de la velocidad límite de la infraestructura de la Calle 30 y vías de acceso a distintos procesos del Ayuntamiento de Madrid: la integración de algunas de las medidas del Plan A de Calidad del Aire ha exigido el estudio de la implementación de dichas medidas. En colaboración con los departamentos de Sostenibilidad, Movilidad y la EMT se ha trabajado para estudiar el impacto en la infraestructura y las vías de acceso y adyacentes de las medidas que contempla el Plan. No sólo se analizaba desde el punto de vista de tráfico sino también el efecto sobre la reducción de la contaminación atmosférica y el ruido.
- Nueva Ordenanza Movilidad: Desde MC30 se está colaborando en la redacción de un nuevo borrador al que se ha aportado las necesidades básicas a incluir para establecer las normas de circulación dentro de la M-30 encaminadas a mejorar la seguridad de la misma.
- Coordinación de Movilidad de la ciudad: participación activa en las mesas de coordinación de la movilidad enfocadas en mejorar la gestión del tráfico de la ciudad y en la evaluación de medidas a tomar.