



## ACUERDOS Sesión (26/2016), ordinaria del Pleno

Sesión (26/2016), ordinaria celebrada el día 28 de noviembre de 2016 en el Salón de Sesiones del Pleno del Palacio de Cibeles.

Presidenta: doña Manuela Carmena Castrillo, Alcaldesa y Presidenta del Pleno.

Secretario: don Federico Andrés López de la Riva Carrasco, Secretario General del Pleno.

Concejales asistentes:

Por el Grupo Municipal del Partido Popular:

- |  |   |
|--|---|
| - Doña Esperanza Aguirre Gil de Biedma | - Doña Almudena Maíllo del Valle            |
| - Doña María Carmen Castell Díaz       | - Don Percival Peter Manglano Albacar       |
| - Don Orlando Chacón Tabares           | - Don Fernando Martínez Vidal               |
| - Don Pedro María Corral Corral        | - Don José Luis Martínez-Almeida Navasqués  |
| - Doña Alicia Delibes Liniers          | - Doña María Isabel Martínez-Cubells Yraola |
| - Doña Beatriz María Elorriaga Pisarik | - Don José Luis Moreno Casas                |
| - Doña Paloma García Romero            | - Don Jesús Moreno Sánchez                  |
| - Don Álvaro González López            | - Doña Ana María Román Martín               |
| - Don Íñigo Henríquez de Luna Losada   | - Doña Isabel Rosell Volart                 |
| - Doña María Begoña Larrainzar Zaballa | - Doña María Inmaculada Sanz Otero          |

\* \* \* \*

Por el Grupo Municipal Ahora Madrid:

- |                                     |                                   |
|-------------------------------------|-----------------------------------|
| - Doña Rommy Arce Legua             | - Don Ignacio Murgui Parra        |
| - Don José Javier Barbero Gutiérrez | - Don Francisco Pérez Ramos       |
| - Don José Manuel Calvo del Olmo    | - Doña Yolanda Rodríguez Martínez |
| - Don Pablo César Carmona Pascual   | - Doña Inés Sabanés Nadal         |
| - Doña Montserrat Galcerán Huguet   | - Don Carlos Sánchez Mato         |
| - Don Jorge García Castaño          | - Don Pablo Soto Bravo            |
| - Doña Marta Gómez Lahoz            | - Don Mauricio Valiente Ots       |
| - Doña Esther Gómez Morante         | - Don Guillermo Zapata Romero     |
| - Doña Marta María Higuera Garrobo  |                                   |
| - Doña Rita Maestre Fernández       |                                   |

\* \* \* \*

Por el Grupo Municipal Socialista de Madrid:

- |  |   |
|--|---|
| - Don Ignacio de Benito Pérez            | - Doña María de las Mercedes González Fernández |
| - Don Antonio Miguel Carmona Sancipriano | - Don Julio Ransés Pérez Boga                   |
| - Doña Purificación Causapié Lopesino    | - Doña Érika María Rodríguez Pinzón             |
| - Don José Manuel Dávila Pérez           | - Don Ramón Silva Buenadicha                    |
| - Doña María del Mar Espinar Mesa-Moles  |   |

\* \* \* \*



Por el Grupo Municipal Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía:

- Don Sergio Brabezo Carballo
- Doña Ana María Domínguez Soler
- Don Bosco Labrado Prieto
- Doña Sofía Miranda Esteban
- Don Miguel Ángel Redondo Rodríguez
- Doña Silvia Elena Saavedra Ibarro
- Doña Begoña Villacís Sánchez

\* \* \* \*

Asiste también la Interventora General doña María José Monzón Mayo.

Excusa su asistencia la concejala doña Celia Mayer Duque, del Grupo Municipal Ahora Madrid.

Se abre la sesión pública por la Presidenta del Pleno a las nueve horas y veinticuatro minutos.

## ORDEN DEL DÍA

### § 1. PARTE DE INFORMACIÓN, IMPULSO Y CONTROL (1)

#### Comparecencias

- Punto 1. Se sustancia la comparecencia n.º 2016/8001853, del Segundo Teniente de Alcalde y Delegado del Área de Gobierno de Coordinación Territorial y Asociaciones, interesada por el Grupo Municipal del Partido Popular, *“al objeto de informar sobre los criterios del Gobierno Municipal en relación a la concesión de subvenciones”*.

#### Preguntas

- Punto 2. Se sustancia la pregunta n.º 2016/8001860, dirigida a la Alcaldesa por el concejal don Bosco Labrado Prieto, del Grupo Municipal Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía, interesando conocer si considera coherente, para llevar a buen puerto la negociación con el Ministerio de Fomento, mantener como exigencia de partida trabajar sobre su proyecto denominado “Puerta Norte” con objeto de desbloquear la popularmente conocida “Operación Chamartín”, tras la desestimación del Plan Parcial en el Pleno del mes de mayo.
- Punto 3. Se sustancia la pregunta n.º 2016/8001852, formulada por la concejala doña Purificación Causapié Lopesino, del Grupo Municipal Socialista de Madrid, interesando conocer, en relación con las ayudas sociales dirigidas a vecinos de Madrid con escasos recursos para colaborar en el pago del Impuesto sobre Bienes Inmuebles de su vivienda habitual, incluidas en el Presupuesto para 2016, *“cuántas solicitudes se han presentado, cuántas se han concedido y cuál ha sido el importe de las mismas”*.



- Punto 4. Se sustancia la pregunta n.º 2016/8001854, formulada por el concejal don Álvaro González López, del Grupo Municipal del Partido Popular, interesando conocer del Delegado del Área de Gobierno de Economía y Hacienda si ha ordenado *“grabar los Consejos de Administración de Calle 30 sin conocimiento y consentimiento de los consejeros”*.
- Punto 5. Se sustancia la pregunta n.º 2016/8001855, formulada por la concejala doña María Carmen Castell Díaz, del Grupo Municipal del Partido Popular, interesando conocer de la concejala presidenta del Distrito de Arganzuela *“cuáles son las medidas de seguridad contratadas para los edificios públicos dependientes de la Junta Municipal de Arganzuela”*.
- Punto 6. Se sustancia la pregunta n.º 2016/8001857, formulada por la concejala doña Silvia Elena Saavedra Ibarondo, del Grupo Municipal Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía, interesando conocer del Delegado del Área de Gobierno de Coordinación Territorial y Asociaciones *“qué criterios siguen los Concejales Presidentes de los Distritos para admitir proposiciones en el Orden del Día de los Plenos”*.
- Punto 7. Se sustancia la pregunta n.º 2016/8001859, formulada por la concejala doña Sofía Miranda Esteban, del Grupo Municipal Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía, interesando conocer de la Concejala Presidenta de las Juntas Municipales de los Distritos de Arganzuela y Usera si considera *“que está ordenando los debates celebrados en los plenos ordinarios y extraordinarios de las mismas, de forma adecuada”*.

## § 2. PARTE RESOLUTIVA

### Proposiciones de los grupos políticos

- Punto 8. Aprobar los puntos 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 y 10 de la proposición n.º 2016/8001788, presentada por el concejal don Sergio Brabezo Carballo, del Grupo Municipal Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía, en la redacción resultante de integrar en la misma el acuerdo transaccional n.º 2016/8001918, presentado por los Grupos Municipales Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía y Socialista de Madrid, interesando que se inste al Equipo de Gobierno a que el Ayuntamiento incorpore varias medidas en el Plan de Calidad del Aire y Cambio Climático, y rechazar el punto 2 de la iniciativa.

Siendo el acuerdo adoptado del siguiente tenor literal:

#### “EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, prevé que los municipios con población superior a 100.000 habitantes adoptarán planes y programas para el cumplimiento y mejora de los objetivos de calidad del aire, en el marco de la legislación sobre seguridad vial y de la planificación autonómica.



El Plan de Calidad del Aire 2011-2015 de la Ciudad de Madrid establecía un total de 70 medidas con un coste cuya programación finalizaba en diciembre de 2014. Por tanto, se puede afirmar que el Ayuntamiento de Madrid carece desde hace casi dos años de una estrategia de mejora de la calidad del aire. La modificación del Protocolo de episodios de alta contaminación fue una de las primeras prioridades políticas del actual Equipo de Gobierno pero ésta no es una medida que logre reducciones duraderas de los niveles de contaminación. De hecho, un estudio encargado por el Ayuntamiento de Madrid a la Universidad Politécnica de Madrid concluyó que los efectos de las medidas contempladas en los escenarios del Protocolo tienen efectos muy limitados para lograr una reducción de los niveles de NO<sub>2</sub>.

#### PARTE DISPOSITIVA

El Pleno aprueba:

1. Instar a la Comunidad de Madrid para que ésta se comprometa a ofrecer la gratuidad del transporte público durante la activación del último escenario del Protocolo de Episodios de Alta Contaminación.
2. Ampliar el servicio de bicicleta pública hasta alcanzar las 4.000 bicicletas en el año 2020.
3. Incorporar al proceso de estudio y debate del nuevo Plan de Calidad del Aire y Cambio Climático modificar la tarificación del Servicio de Estacionamiento Regulado de modo que la “accesibilidad al transporte público” (ej. proximidad a estación de Metro, parada de autobús y estación de RENFE-Cercanías) sea el principal criterio que determine el precio del aparcamiento en la vía pública. Este es el criterio más justo socialmente porque no depende del poder adquisitivo del ciudadano.
4. Incorporar al proceso de estudio y debate del nuevo Plan de Calidad del Aire y Cambio Climático establecer reservas de estacionamiento específicas en la vía pública para incentivar el desarrollo de más iniciativas privadas de “carsharing” y “motosharing” con vehículos eléctricos.
5. Incorporar al proceso de estudio y debate del nuevo Plan de Calidad del Aire y Cambio Climático instalar 12 puntos de recarga rápida de vehículos eléctricos en el municipio de Madrid. Ésta sería la red mínima necesaria para facilitar el desarrollo de la movilidad eléctrica en el municipio según el estudio encargado por la Dirección General del Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid en el año 2014.
6. Incorporar al proceso de estudio y debate del nuevo Plan de Calidad del Aire y Cambio Climático acordar con el Ministerio de Fomento que los taxis eléctricos tengan prioridad en paradas de estaciones de tren y aeropuerto en el primer trimestre de 2017.
7. Incorporar al proceso de estudio y debate del nuevo Plan de Calidad del



Aire y Cambio Climático reordenar las reservas de estacionamiento de carga y descarga, valorando la implantación de sistemas de reserva. El objetivo es mejorar el uso y señalización de estas reservas y optimizar la movilidad del sector de distribución urbana de mercancías.

8. Incorporar al proceso de estudio y debate del nuevo Plan de Calidad del Aire y Cambio Climático establecer en los procedimientos de contratación municipales la obligatoriedad de que los vehículos precisos para la prestación del contrato o servicio sean “cero emisiones” y en su defecto, justificar por qué no (ej. si no existen modelos para esas categorías; si se precisan vehículos de autonomía superior ...). Así mismo, valorar como criterio de adjudicación en la contratación municipal, la implantación y ejecución de un Plan de Movilidad al Trabajo por parte de las empresas que prestan servicios al Ayuntamiento de Madrid.

9. Ejecutar el Programa de Aparcamientos Municipales Disuasorios asegurando una suficiente dotación presupuestaria y coordinar con la Comunidad de Madrid la comunicación de la red de aparcamientos actualmente existente”.

Punto 9. Aprobar la proposición n.º 2016/8001858, presentada por la concejala doña Begoña Villacís Sánchez, del Grupo Municipal Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía, en la redacción resultante de integrar en la misma las enmiendas números 2016/8001904, 2016/8001908 y 2016/8001909 del Grupo Municipal Socialista de Madrid, interesando que se aprueben las medidas encaminadas a paliar la pobreza y la exclusión en nuestra ciudad, protegiendo especialmente a las familias monoparentales, que contempla la iniciativa.

Siendo el acuerdo adoptado del siguiente tenor literal:

#### “EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El pasado agosto, conocimos un estudio titulado “La desigualdad en la Ciudad de Madrid”, elaborado por la Universidad Complutense, que desvelaba el rostro de la pobreza y la exclusión en nuestra ciudad. Ese rostro responde a las familias monoparentales, concretamente a una mujer sola, con hijos, bajo nivel de estudios y en paro o en situación laboral precaria.

Estas mujeres solas con hijos a su cargo han sufrido y están sufriendo aún hoy el peor zarpazo de la crisis y sus recortes. El género importa mucho cuando hablamos de familias monoparentales, ya que el 82% son madres. Se trata por lo tanto, de una realidad creciente y con rostro de mujer. Se trata del perfil más vulnerable de la mujer madrileña.

Esta pobreza es un factor determinante de violencia para las mujeres y sus hijos en familias tan vulnerables como las monoparentales, al provocar exclusión, precariedad e indefensión. Esta exclusión social que viven estas mujeres, en cuanto denegación de opciones y oportunidades para vivir una



vida digna suponen una forma evidente de violencia estructural que tenemos que saber abordar.

Por otra parte, no debemos olvidar la situación de vulnerabilidad que viven los hijos de estas familias donde, según la ONG-Save the Children, el 53,3% viven en situación de pobreza. Los poderes públicos no estamos siendo capaces de frenar la pobreza infantil porque muchas veces no sabemos abordar la situación de sus familias.

Estas situaciones familiares pasan en demasiadas ocasiones inadvertidas, porque ha sido en las últimas décadas cuando se ha producido un fuerte crecimiento de este tipo de hogares, siendo su abordaje en demasiadas ocasiones meramente tangencial desde las distintas administraciones públicas.

Desde el Grupo Municipal Ciudadanos creemos esencial y prioritario visibilizar y abordar estas situaciones desde un abordaje multidimensional e integral, buscando respuestas y apoyos para estas familias desde las estrictas competencias municipales que nos competen.

Queremos buscar un consenso entre todos los grupos municipales para que este problema sea una prioridad política para nuestra ciudad.

#### PARTE DISPOSITIVA

El Pleno aprueba:

#### VISIBILIZACIÓN Y DIAGNÓSTICO

-Incorporar, en el Informe Público Anual aprobado por unanimidad en el Pleno del mes de marzo para mostrar la situación de la Infancia en la ciudad de Madrid, información de las causas diferenciadas que generan vulnerabilidad social de las familias con niños, si las hubiese.

#### EMPLEO

-Que dentro de la línea de subvención que está impulsando la Agencia para el Empleo para apoyar proyectos de integración socio-laboral que desarrollen entidades sociales, se genere una línea específica para promover la formación e inserción laboral de las familias monoparentales en situación de vulnerabilidad.

#### CONCILIACIÓN Y GENERACIÓN DE REDES DE APOYO

-Reforzar el proyecto de Ayuda a Domicilio para Familias, partiendo de una evaluación pública de su funcionamiento que se realice en diciembre del 2017. Esta evaluación deberá mostrar al menos: el número y tipo de familias atendidas, edades, intensidad horaria y duración del servicio, al igual que las dificultades encontradas para realizar este servicio de forma inter-distrital.



-Impulsar desde el Área de Gobierno, que programas de éxito como el “Proyecto de apoyo social a las familias monoparentales”, que se ejecuta desde el 2006 en el Departamento de Servicios Sociales del Distrito de Latina, pueda desarrollarse en otros distritos que compartan un alto porcentaje de atención a estas familias. Este proyecto además se podrá reforzar con una línea de trabajo comunitario donde se impulse la generación de Redes de Apoyo y Cooperación entre las familias del distrito.

-Incluir dentro de las prioridades que se reflejan en el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Equidad, Derechos Sociales y Empleo, apoyar programas de entidades sociales que promuevan la creación y desarrollo de Redes de Apoyo y Cooperación entre familias.

#### AYUDA PAGO IBI

-Que la convocatoria pública de concesión de ayudas sociales para colaborar en los gastos por vivienda habitual para el ejercicio 2017 asegure la dotación presupuestaria necesaria y se amplíe en la cuantía que fuese precisa para que se atiendan todas la solicitudes que se presenten. Dentro de los criterios de la convocatoria de subvenciones.

#### OCIO FAMILIAR

-Incorporar a las familias monoparentales con expediente abierto en servicios sociales entre los colectivos prioritarios para la emisión de la tarjeta de ciudadanía recientemente aprobada por el Pleno del Ayuntamiento. Con esta tarjeta se podrá aplicar un descuento del 50% en los distintos Centros deportivos y culturales del Ayuntamiento de Madrid. Igualmente esta tarjeta podrá suponer un descuento en alimentación, material deportivo y material escolar, en los comercios con los que el Ayuntamiento logre tener un convenio de colaboración.

#### VIVIENDA Y PROBREZA ENERGETICA

-Incluir de forma prioritaria, a las familias monoparentales con expediente abierto en Servicios Sociales en el programa social de mujeres en situación de vulnerabilidad creado en la Empresa Municipal de la Vivienda y Suelo.

-Incluir de forma expresa a las familias monoparentales con expediente abierto en Servicios Sociales en el Servicio de Asesoramiento Energético y Rehabilitación SAER de la Empresa Municipal de la Vivienda, con objeto de ser informadas e instruidas en medidas de ahorro energético familiar, ejerciendo un seguimiento adecuado de su expediente, incluso mediante el establecimiento de medidas específicas de acompañamiento social para combatir la pobreza energética.

#### TRANSPORTE



-Incluir dentro de la categoría de beneficiarios de la Tarjeta Azul de transportes para autobuses (EMT) y Metro, a las familias monoparentales con expediente abierto en Servicios Sociales, siempre que sus ingresos totales individuales no deberán ser superiores a tres veces el IPREM.

#### PARA LAS MUJERES QUE FUERON FAMILIA MONOPARENTAL

-Incluir en los recursos de atención municipal que atienden a mujeres en exclusión extrema, un programa específico de atención a la mujer sin hogar, que incluya un trabajo individual y grupal que aborde:

- la violencia y el abandono sufrido
- la recuperación de vínculos familiares
- y la generación de redes de apoyo”.

Punto 10. Aprobar la proposición n.º 2016/8001864, presentada por el concejal don José Manuel Dávila Pérez, del Grupo Municipal Socialista de Madrid, en la redacción resultante de integrar en la misma el acuerdo transaccional n.º 2016/8001919, presentado por los Grupos Municipales Socialista de Madrid y Ahora Madrid, interesando que por el Ayuntamiento de Madrid se adopten las medidas urgentes de lucha contra la contaminación atmosférica que contempla la iniciativa.

Siendo el acuerdo adoptado del siguiente tenor literal:

#### “EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La ciudad de Madrid incumple desde el año 2010 la Directiva 50/2008 de Calidad del Aire y el Real Decreto 102/2011 de mejora de calidad del aire, respecto a los valores de dióxido de nitrógeno, por lo que el Reino de España puede ser sancionado por la Unión Europea. Para evitar posibles sanciones y mejorar la calidad del aire en la capital es necesario tomar medidas estructurales que reduzcan los valores de dióxido de nitrógeno hasta situarlos por debajo de los niveles que exige la legislación vigente.

Cada año, Madrid sufre varios episodios graves de alta contaminación atmosférica por dióxido de nitrógeno que afectan muy negativamente a la salud de la ciudadanía. Para combatir estos episodios, el actual Gobierno municipal ha puesto en marcha un Protocolo que incluye la adopción de medidas temporales de reducción de la velocidad y de restricción del aparcamiento y el acceso del vehículo privado a la capital que indudablemente contribuirán a rebajar puntualmente estos altos índices de contaminación.

En las ocasiones en que este Protocolo ha sido activado por parte del Ayuntamiento de Madrid se han producido diversos problemas de desinformación a la ciudadanía, especialmente ante la puesta en marcha de las medidas previstas en el Escenario 3 del Protocolo. Así, el pasado





día 1 de noviembre, cuando los niveles de dióxido de nitrógeno alcanzaban el Escenario 2 y según las previsiones se acercaban al Escenario 3 de restricción de entrada a la ciudad al 50% de los vehículos, los ciudadanos no tuvieron información oficial hasta casi las 12 de la noche de la no activación del Protocolo, por lo que en caso de activación del Escenario 3 no hubieran podido planificar la elección de su medio de transporte para el día siguiente.

La ausencia de un sistema eficiente y fiable de predicción de la evolución de la contaminación atmosférica es la principal causa de las quejas ciudadanas referidas a la falta de información y a la precipitación en su puesta en marcha. El Pleno del Ayuntamiento de Madrid aprobó en noviembre de 2015 una Proposición del Grupo Municipal Socialista para implantar un sistema de predicción de la contaminación con 48 horas de antelación que permita informar a los ciudadanos con mayor anticipación de la aplicación de los distintos Escenarios del Protocolo y a las Administraciones Públicas tener tiempo suficiente para la planificación de las medidas a tomar en función de las predicciones meteorológicas y valoraciones estadísticas del estado de la calidad del aire en distintas zonas de la ciudad.

Además de medidas puntuales a adoptar en periodos de alta contaminación, Madrid necesita un Plan que mejore la calidad del aire de una forma continuada y estable a lo largo del tiempo y que contribuya a mejorar la salud de los ciudadanos reduciendo la actual cifra de muertes directa o indirectamente provocadas por la contaminación atmosférica en Madrid. Tras dos Planes de Calidad del Aire puestos en marcha por los gobiernos del PP en el Ayuntamiento de Madrid que no han conseguido mejorar significativamente los niveles de calidad del aire de nuestra ciudad, el Gobierno municipal de Ahora Madrid presentó el pasado día 2 de noviembre un Borrador con 30 propuestas de un Plan de Calidad del Aire y Cambio Climático que se está elaborando y que será objeto en los próximos meses de estudio, análisis y participación de la ciudadanía, agentes sociales interesados y grupos políticos municipales.

Sin perjuicio de que este Plan siga su tramitación ordinaria y a la vista de las disfunciones observadas en la aplicación del Protocolo, el Grupo Municipal Socialista considera necesario aprobar ya un conjunto de medidas que contribuirán a que se reduzcan de forma significativa los actuales niveles de contaminación por dióxido de nitrógeno.

#### PARTE DISPOSITIVA

El Pleno aprueba:

1.- Firma de un Acuerdo con el Consorcio Regional de Transportes por el que se establezca un Plan de Actuación del Transporte Público durante los episodios de alta contaminación. Dicho Plan incluirá entre sus medidas la gratuidad del transporte público en los escenarios 3 y 4 del actual



Protocolo.

2.- Recuperación con carácter permanente, y en su caso mejora, de las frecuencias de Metro y EMT anteriores a los recortes iniciados en 2010.

3.- Firma de acuerdos de colaboración con la Comunidad de Madrid y con los Ayuntamientos del Área Metropolitana a efectos de mejorar la información a la ciudadanía sobre la calidad del aire y la aplicación de medidas en eventuales episodios de contaminación.

4.- Implantación de sistemas de predicción de la contaminación atmosférica con al menos 48 horas de antelación.

5.- Establecimiento de medidas para informar con más antelación a la ciudadanía de la activación de los diferentes Escenarios del Protocolo para episodios de contaminación atmosférica por dióxido de nitrógeno.

6.- Puesta en marcha en 2017 de la ampliación de las Áreas de Prioridad Residencial del distrito Centro.

7.- Inicio en 2017 del uso en modo disuasorio e intermodal de aparcamientos existentes y desarrollo de los proyectos recogidos en la primera fase del Plan de Aparcamientos Disuasorios.

8.- Realización de campañas de sensibilización dirigidas a los sectores de la población más vulnerables frente a la contaminación atmosférica.

9.- Identificar en los presupuestos de 2017 la cuantía destinada al Plan de Calidad del Aire.

10.- Realización de campañas para el fomento de la utilización del transporte público que informen a la ciudadanía de los problemas de salud que provoca la contaminación atmosférica en Madrid”.

Punto 11. Aprobar, en relación con la proposición n.º 2016/8001865, presentada por la concejala doña María de las Mercedes González Fernández, del Grupo Municipal Socialista de Madrid, el acuerdo transaccional n.º 2016/8001923, presentado por los Grupos Municipales Socialista de Madrid y Ahora Madrid, sustitutivo de la iniciativa original, interesando que se impulse el desarrollo de un parque público de vivienda en alquiler similar al existente en las ciudades europeas más avanzadas, y que se adopten las demás medidas que, sobre esta materia se contemplan.

Siendo el acuerdo adoptado del siguiente tenor literal:

#### “EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Las políticas de acceso a la vivienda se han reducido durante décadas a intentar hacernos a todos propietarios, incluso a familias que no tenían capacidad económica-financiera para serlo. Las políticas de incentivación



para la compra de vivienda actuaron como un bombero pirómano en medio de la burbuja inmobiliaria. Merece la pena recordar una vez más, que ello supuso la necesidad de que el crédito externo con destino al sector inmobiliario, en el período 1998-2007, pasase de los 80.000 millones de € a más de 680.000 millones de €, que luego fueron endosados a las familias.

La compra de una vivienda, ante la escasez del mercado de alquiler y la práctica inexistencia de un parque público de vivienda social en alquiler, ha conllevado para la mayoría de los ciudadanos una decisión inversora a la que deben dedicar la mayor parte de las rentas obtenidas a lo largo de su vida, lo que ha supuesto el sobreendeudamiento de las familias.

Este es uno de los hechos diferenciales más graves en términos de cohesión social de nuestro país con respecto a la UE. Si analizamos los datos comparados de Eurostat veremos que existe un claro déficit del denominado alquiler social, que en España supone tres viviendas en alquiler social por cada 1.000 habitantes, mientras que la media de la UE está en 39,3.

Cuando en 2008 estalla la burbuja inmobiliaria no solo se puso en crisis el sistema bancario español sino que, además, dejó un panorama de familias sobre-endeudadas; de jóvenes que no pueden acceder a la vivienda, ni en propiedad ni en alquiler, retrasando su edad de emancipación por encima de los 34 años con los devastadores efectos demográficos futuros de tal situación; de miles de ejecuciones hipotecarias que han causado la indignación general al contemplar como bancos que, eran rescatados con miles de millones de dinero público, echan a modestas familias de sus casas.

Los veintiséis años de gobiernos de la derecha en la ciudad de Madrid han sido un absoluto fracaso en materia de vivienda y dejan un panorama desolador con un modelo de ciudad caducado:

- Un Plan General de 1997 con un modelo urbanístico obsoleto basado en el “todo urbanizable”, que ha contribuido a agravar la crisis y carece de sentido en la actual coyuntura social, medioambiental y económica.
- En la ciudad existente se ha incrementado el número de viviendas vacías (162.935, según el INE), más del 15% del parque inmobiliario, con un uso ineficiente del espacio urbano y prácticas contrarias a la función social de la propiedad, sin que en general, se haga el esfuerzo necesario para la puesta en valor de un parque inmobiliario infrautilizado, con problemas derivados del progresivo deterioro físico o la inadecuación funcional de las viviendas.
- El suelo residencial calificado al comienzo del actual mandato municipal, supondría la construcción de más de 195.000 viviendas nuevas, con 4.676.665 de metros cuadrados de suelo ya urbanizado, 4.324.425 m<sup>2</sup> en fase de urbanización y otros 10.134.184 m<sup>2</sup> en fase de gestión.



- Desarrollos urbanísticos residenciales paralizados por Sentencias Judiciales, generando inseguridad jurídica y bloqueando la tramitación de licencias en dichos ámbitos.
- La vivienda de protección pública promovida se orientó en su inmensa mayoría a la promoción de viviendas de protección pública de precio limitado dirigida a los hogares con rentas de hasta 7,5 veces el IPREM, es decir unos 69.800 € anuales, mientras que la vivienda de protección pública de régimen básico apenas suponía un 10% de la oferta de vivienda protegida construida en ese período.
- Se despatrimonializó la EMVS, vendiendo parte de su patrimonio a fondos de inversión especuladores, e instrumentando la sociedad para la compra de suelo en zonas con escasa salida comercial alejándose del fin y funciones encomendados a la EMVS, lo que la endeudó y la situó al borde de la quiebra.

Hoy la vivienda se empieza a convertir en un factor de exclusión y segregación social que no podemos permitir.

Por ello hemos de conseguir que la vivienda deje de ser una mercancía y se convierta en un derecho social tal como proclama el artículo 47 de la Constitución, garantizando los poderes públicos unas políticas de acceso a una vivienda digna, impidiendo la especulación inmobiliaria.

#### PARTE DISPOSITIVA

El Pleno aprueba:

PRIMERO.- Impulsar el DESARROLLO DE UN PARQUE PÚBLICO DE VIVIENDA EN ALQUILER similar al existente en las ciudades europeas más avanzadas, como Viena, Berlín, Ámsterdam, o París, tendente a alcanzar el 20 % del parque inmobiliario, mediante la adopción de las siguientes medidas:

a) Calificar el suelo municipal destinado a uso residencial como suelo de dominio público, a fin de dificultar futuras enajenaciones del Patrimonio Municipal de Suelo.

En el marco de la redacción de una nueva Ley del Suelo por parte del gobierno de la Comunidad de Madrid, instar a que la nueva ley contemple la posibilidad de que el suelo integrado en Patrimonio Municipal de Suelo así como el que se incorpore como resultado de la cesiones de aprovechamiento derivadas de la legislación urbanística tengan la consideración de bien de dominio público/demanial y, por lo tanto, no puedan ser enajenables, al igual que sucede son las dotaciones públicas.

b) traspasar el suelo inscrito en Patrimonio Municipal de Suelo como "pleno dominio" a la EMVS, para su desarrollo y ejecución.



- c) Promover por la EMVS de manera directa o indirecta los suelos municipales, buscando la colaboración con el sector privado en su caso, a través de la fórmula del derecho superficiario.
- d) Establecer con la Comunidad de Madrid fórmulas de gestión cooperativas para el desarrollo de los suelos urbanizados obtenidos en el pasado como cesiones para redes supramunicipales en la ciudad de Madrid.

SEGUNDO.- Constituir un FONDO SOCIAL DE VIVIENDA dando cumplimiento a la encomienda incluida en el Real Decreto Ley 27/2012, sobre medidas urgentes para reforzar la protección de deudores hipotecarios, mediante la adopción de las siguientes medidas:

- a) Revisar el acuerdo firmado el 28 de enero de 2016, entre la EMVS y la SAREB para la cesión de viviendas desocupadas provenientes de la gestión de activos procedentes de la reestructuración bancaria, destinadas a arrendamiento social por la EMVS.
- b) Concertar con las Entidades Financieras convenios para la gestión por la EMVS la oficina de Intermediación Hipotecaria (próximamente Servicio de atención a la emergencia residencial) de viviendas destinadas al Fondo Social de Alquiler para desahuciados.
- c) Concertar con las entidades financieras convenios para el uso de viviendas desocupadas procedentes de la reestructuración bancaria destinadas a arrendamiento social por la EMVS, la oficina de Intermediación Hipotecaria (próximamente Servicio de atención a la emergencia residencial).

TERCERO.- Optimizar el parque residencial de vivienda desocupada, mediante la potenciación del Servicio Municipal de Alquiler (SMA) de la EMVS, a través de las siguientes medidas:

- a) Un plan de localización de vivienda desocupada que pueda ser movilizada por la EMVS como vivienda asequible destinada a posibles arrendatarios, identificándose por el SMA las necesidades de potenciales inquilinos (a través de un Registro de Demandantes) y de propietarios de viviendas desocupadas (Mapa de viviendas disponibles en alquiler) para su puesta en común, realizando un asesoramiento personalizado.
- b) La dinamización y reforma del SMA estará dirigido prioritariamente a las familias con ingresos de la unidad familiar entre 1,5 y 4 veces el IPREM, de manera que la renta a satisfacer por el arrendatario no sea superior al 50% de sus ingresos y el precio del arrendamiento se sitúe entre un 15%-20% por debajo del precio medio del mercado.
- c) La implantación por el SMA de una serie de medidas que incentiven a los propietarios de viviendas desocupadas su utilización por la EMVS, tales como la tasación de la vivienda, la gestión de posibles ayudas a la



rehabilitación de la vivienda, la realización del certificado de eficiencia energética, la contratación de un seguro que garantice la renta, el buen estado de la vivienda o la posible responsabilidad civil al propietario.

CUARTO.- Aprobar un nuevo Reglamento de la EMVS adecuando una oferta de vivienda en alquiler que dé respuesta a la dinámica de cambio en la composición de los hogares, de manera que se establezcan cupos para la asignación de viviendas por tramos de renta así como la diferenciación de al menos los siguientes programas de arrendamiento:

- Programa de Arrendamiento General.
- Programa de Arrendamiento para Jóvenes.
- Programa de Arrendamiento mediante pisos con servicios para mayores.
- Programa de Atención Prioritaria.
- Programa para personas en situación de vulnerabilidad por violencia de género.

QUINTO.- Promover un Plan de Investigación sobre Vivienda, utilizando los fondos de la Unión Europea al respecto dentro del Programa Horizon-2020, para implementar medidas de innovación y eficiencia energética en la construcción y rehabilitación de viviendas.

SEXTO.- Crear un Observatorio de Vivienda en la Ciudad de Madrid, que sustituya al Consejo Asesor de Vivienda de la Ciudad de Madrid, creado mediante decreto de la Alcaldía de 15 de enero de 2016, en el que participen los agentes sociales, económicos, Federación Regional de AA.VV., otras Administraciones Públicas, profesionales y Universidades Públicas y cuyo objetivo sea mejorar la información, la transparencia, y el conocimiento sobre las necesidades presentes y futuras de alojamiento y el más riguroso conocimiento de la oferta (patrimonio municipal de suelo, parque residencial de vivienda desocupada y, especialmente de vivienda protegida) y sus necesidades, para sustentar una política de vivienda bien fundamentada, eficaz y perdurable. Algunas de las tareas a acometer de manera inmediata serían:

- Creación de un registro local de viviendas de protección pública.
- Obtención de flujos de hogares de los Padrones Municipales.
- Integrar la información del Catastro y del Padrón.
- Extender la obligatoriedad del uso de la referencia catastral.

SÉPTIMO.- Establecer medidas de fomento del alquiler, instando a la Comunidad de Madrid y al Gobierno de la Nación a implantar:



- Una renta de emancipación para jóvenes menores de 35 años.
- Una deducción fiscal para arrendatarios.
- Ayudas para arrendadores de viviendas desocupadas (para la rehabilitación de la vivienda, deducciones fiscales, etc.).

#### OCTAVO.- INTERVENCIÓN SOCIAL Y ACOMPAÑAMIENTO.

Entendemos que la política de alojamiento debe integrarse con otras políticas transversales de desarrollo económico o de atención social. Consideramos necesario un planteamiento integral, reforzando el ACOMPAÑAMIENTO SOCIAL en la intervención pública sobre vivienda consiguiendo que ésta se convierta en un factor real de integración por lo que es fundamental actuar en las Comunidades y promociones de viviendas gestionadas por la EMVS”.

- Punto 12. Aprobar la proposición n.º 2016/8001866, presentada por el concejal don Ramón Silva Buenadicha, del Grupo Municipal Socialista de Madrid, interesando que el Ayuntamiento establezca y desarrolle a lo largo de los próximos cuatro años un Plan de mejora y actualización de las infraestructuras y equipamientos de los cementerios y tanatorios municipales, con las dotaciones económicas que se consignan en la iniciativa.

Siendo el acuerdo adoptado del siguiente tenor literal:

#### “EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Desde la Real Cédula de 3 de abril de 1787 los municipios son competentes en materia funeraria, así como de la construcción y mantenimiento de los cementerios, competencia que se concreta con la Real Orden de 28 de junio de 1804 y que se ha mantenido hasta nuestros días en todos los marcos legislativos.

En la legislación vigente el artículo 25 de la Ley 7/1985 Reguladora de las Bases de Régimen Local en su apartado K establece como competencia propia de los municipios los “Cementerios y actividades funerarias”, por lo que estas se ejercen en régimen de autonomía y bajo la propia responsabilidad municipal.

Ante la extinción de la Empresa Mixta Funeraria, prevista en sus estatutos para el mes de septiembre de 2016, el Gobierno de la Ciudad, en el marco de un acuerdo con el Grupo Municipal Socialista, decidió la constitución de una nueva sociedad de capital 100% público.

Como consecuencia de este proceso, y con el fin de establecer la situación real del inmovilizado y del equipamiento, el anterior equipo de gobierno encargó, a través de Madrid Salud, a CEMOSA S.A. el análisis de la situación de las actuales infraestructuras. El informe concluye en la



necesidad de inversión de 23.804.562 euros con el fin de asegurar la capacidad de correcta prestación del servicio.

#### PARTE DISPOSITIVA

El Pleno aprueba:

El Ayuntamiento de Madrid establecerá y desarrollará a lo largo de los próximos cuatro años un Plan de mejora y actualización de las infraestructuras y equipamientos de los cementerios y tanatorios municipales.

El Plan estará dotado, al menos, con 24 millones de euros que se consignarán específicamente en el anexo de inversiones de los Presupuestos del Ayuntamiento de Madrid. Se destinarán a tal fin 3 millones de euros en el ejercicio presupuestario de 2017 y un mínimo de 7 millones de euros en cada uno de los ejercicios desde 2018 a 2020”.

- Punto 13. Aprobar la proposición n.º 2016/8001871, presentada por el concejal don Ramón Silva Buenadicha, del Grupo Municipal Socialista de Madrid, interesando que se establezca un Plan de inversiones de 20 millones de euros en cuatro años (2017-2021) para sustituir todos los módulos prefabricados en los que están ubicadas las Unidades Integrales de Distrito de la Policía Municipal por nuevas construcciones, y que se realice un informe en el primer semestre del año 2017, analizando el estado y las necesidades de inversión de cada Unidad Integral ubicada en edificios de obra.

Siendo el acuerdo adoptado del siguiente tenor literal:

#### “EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Madrid cuenta con veintidós Unidades Integrales de Distrito (UID) de Policía Municipal, una por cada distrito, excepto Centro que cuenta con dos. Nueve de estas veintidós Unidades están ubicadas en módulos prefabricados.

Los prefabricados fueron adquiridos y puestos en funcionamiento entre los años 2005 y 2008. Barajas, Carabanchel, Ciudad Lineal, Hortaleza, Retiro, San Blas-Canillejas, Vicálvaro, Villa de Vallecas y Villaverde son las Unidades ubicadas en estos prefabricados que tienen entre 1.100 m<sup>2</sup> y 1.400 m<sup>2</sup> y tuvieron un coste aproximado de 600.000 euros por unidad.

Las UID permanecen en uso las 24 horas del día los 365 días del año. Desde su instalación ha habido quejas por carencias de aislamiento térmico a las que se han ido sumando, con el paso del tiempo, otras sobre instalaciones (electricidad, desagües...).

La opinión más extendida sobre este tipo de construcción es que sufre un deterioro más acelerado que los edificios de obra. Sea por este motivo, sea





por el intenso uso, o por la suma de ambos, la realidad es que la mayoría de las Unidades presentan daños, deterioro y precisan de mejoras que, de todos modos, no resolverán sus carencias como módulos prefabricados.

Las UID ubicadas en edificios de obra también tienen necesidades de inversión, algunas se están acometiendo como es el caso de Latina, aunque a un ritmo demasiado lento y otras deben acometerse en cuanto sea posible, caso de Chamartín.

La situación más grave es la que padece la UID de Retiro, para la que se reutilizó un prefabricado que había tenido previamente otros usos. En el presupuesto del 2017 está previsto el inicio de la construcción de la nueva Unidad, algo imprescindible pero que debería ampliarse al resto de UID que se ubican en prefabricados.

#### PARTE DISPOSITIVA

El Pleno aprueba:

1. Establecer un Plan de inversiones de 20 millones de euros en cuatro años (2017-2021) para sustituir todos los módulos prefabricados por nuevas construcciones, consultando con los sindicatos las principales características que deben tener los nuevos edificios y el orden de prioridades para su sustitución. Esta cifra se incrementará cuando se conozca el informe previsto en el punto siguiente.

2. Realizar un informe en el primer semestre del año 2017, analizando el estado y las necesidades de inversión de cada Unidad Integral ubicada en edificios de obra”.

Punto 14. Se retira por su autora, mediante escrito con n.º de registro 2016/8001911, antes del comienzo de su deliberación, en los términos del artículo 65.1 del Reglamento Orgánico del Pleno, la proposición n.º 2016/8001872, presentada por la concejala doña Begoña Villacís Sánchez, del Grupo Municipal Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía, interesando que *“los acuerdos adoptados desde el inicio de la presente legislatura, así como los que se adopten desde la adopción del presente, por el Pleno de la ciudad de Madrid y por cada uno de los plenos de los distritos de la ciudad se incluyan en el Observatorio de la Ciudad de Madrid, desarrollándose las tareas de operativización de dichos acuerdos, incluyendo el establecimiento de fases, la selección de indicadores y la fijación de metas y plazos para el seguimiento y evaluación de estas acciones para su cumplimiento, adoptando para ello el gobierno de la ciudad de Madrid todas las disposiciones necesarias para la adecuada ejecución de la presente proposición”.*

Punto 15. Aprobar la proposición n.º 2016/8001873, presentada por el concejal don Percival Peter Manglano Albarca, del Grupo Municipal del Partido Popular, interesando que se adopten los acuerdos que contiene la iniciativa en relación con las usurpaciones de inmuebles realizadas por *“grupos*



*organizados en Madrid”.*

Siendo el acuerdo adoptado del siguiente tenor literal:

#### “EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El pasado 12 de noviembre, el Patio Maravillas usurpó un edificio privado situado en la calle San Mateo. Lo hizo utilizando la violencia dado que para acceder al edificio hubo de reventar la puerta blindada de acceso.

En un comunicado publicado ese mismo día, el Patio pretendió justificar esta usurpación con el argumento de que “Un Centro Social sin Centro Social no es un Centro Social.” En dicho comunicado, se quejó de llevar un año “sin espacio para desarrollar su proyecto político,” denunció como “cobardes e insuficientes” las directrices para la cesión de espacios municipales aprobadas por el Ayuntamiento de Madrid en febrero y dijo haber aprovechado “la clara oportunidad para reclamar que se implementen las políticas públicas por las que luchamos: este edificio debería ser puesto al servicio de la ciudadanía.”

Es decir, el Patio Maravillas usurpó el edificio de la calle San Mateo para presionar al Gobierno municipal de forma que le ceda un espacio público de su gusto cuanto antes. Un gusto, por cierto, que es de todo menos modesto. El Patio ha dejado bien claro que un espacio que estaría a la altura de sus exigencias es, por ejemplo, el palacete de 2.700 metros cuadrados sito en la calle Alberto Aguilera, 20.

Es inaceptable que la propiedad privada de los madrileños sea usada como moneda de cambio en las negociaciones entre el Patio Maravillas y el Ayuntamiento de Madrid.

Por suerte, los dueños del edificio denunciaron la usurpación inmediatamente. Gracias a ello, la policía nacional pudo desalojar el edificio al día siguiente, el 13 de noviembre. Esa misma tarde, cuatro concejales de Ahora Madrid participaron en una manifestación de apoyo al Patio Maravillas. Un buen número más de concejales de Ahora Madrid expresó su apoyo a los usurpadores a través de distintos medios de comunicación.

El apoyo de estos concejales reflejó, en la práctica, su defensa de los intereses del Patio Maravillas en contra de los intereses del Ayuntamiento de Madrid y de los madrileños en general.

Como representantes de todos los madrileños, estos concejales han traicionado el mandato que les dieron al primar los intereses de sus grupos afines frente a los intereses generales de los madrileños.

#### PARTE DISPOSITIVA

El Pleno aprueba:



1. Condenar todas las usurpaciones de inmuebles realizadas por grupos organizados en Madrid.
2. Instar al Gobierno municipal a que en ningún caso ceda el uso de un espacio municipal a una organización con antecedentes por usurpación.
3. Requerir a todos los miembros del Gobierno municipal para que respeten la normativa de cesión de espacios municipales que ellos mismos han aprobado.
4. Felicitar al Gobierno municipal por el inicio de las actuaciones de desalojo de Inmuebles municipales usurpados (por ejemplo, el de la Dragona en el Cementerio de La Almudena) y desear su pronta culminación”.

- Punto 16. Aprobar el punto 3 de la proposición n.º 2016/8001874, presentada por el concejal don Íñigo Henríquez de Luna Losada, del Grupo Municipal del Partido Popular, interesando solicitar a la Dirección General del Catastro que inicie en 2017 una nueva Ponencia General que coloque los valores catastrales por debajo del límite legal del 50 % y rechazar los puntos 1, 2, 4, 5, 6, 7 y 8 de la iniciativa.

Siendo el acuerdo adoptado del siguiente tenor literal:

“Solicitud a la Dirección General del Catastro de que inicie en 2017 una nueva Ponencia General que coloque los valores catastrales por debajo del límite legal del 50 %”.

- Punto 17. Aprobar los puntos 1, 2 y 3 de la proposición n.º 2016/8001875, presentada por la concejala doña Paloma García Romero, del Grupo Municipal del Partido Popular, en la redacción resultante de integrar en la misma las enmiendas números 2016/8001906 y 2016/8001907 del Grupo Municipal Socialista de Madrid, interesando que se adopten varias medidas relativas a las Colonias Históricas de Madrid, y rechazar los puntos 4, 5 y 6 de la iniciativa.

Siendo el acuerdo adoptado del siguiente tenor literal:

#### “EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Las Colonias Históricas de Madrid, aparecieron a finales del siglo XIX, al amparo de la Ley de Casas Baratas, y durante las décadas diez, veinte y treinta del siglo XX, como asentamientos de viviendas modestas en la periferia del Madrid de entonces, casi siempre, de carácter unifamiliar, y, regidas por normas específicas. A ellas hay que unir, otro tipo de colonias, casi todas militares, que pueblan nuestros barrios madrileños.

Actualmente en la Ciudad de Madrid, existen un total de 45 Colonias protegidas y 6.419 edificaciones catalogadas en distintos grados, en las que el Ayuntamiento de Madrid, ha preservado la tipología de estas viviendas y ha garantizado su adecuada conservación. Colonias como la



de los carteros, Santa Margarita, Mingorrubio, San Ignacio, Santa Clara, Colonia Hogar de los Ferroviarios, Colonia Cruz del rayo, la Colonia del Manzanares o de los Infantes, Nuestra Señora de Loreto o Ciudad Pegaso, son alguna de ellas.

Junto a estas colonias, la Dehesa del Príncipe es una colonia militar de edificios de cuatro plantas, ubicada en el Distrito de Latina que a partir del mes de agosto de 2015, comenzó a recibir Resoluciones de la Junta de Distrito de Latina, ordenando reparaciones en aceras, escaleras, y tapas de registro de arquetas. El proceso finaliza en septiembre de 2016, cuando se inician las correspondientes obras en cumplimiento de la Orden de ejecución por las 25 Comunidades de Propietarios de la Colonia Dehesa del Príncipe.

Las citadas Resoluciones suponen un precedente para las colonias ubicadas en la Ciudad de Madrid, cuyos vecinos temen a partir de ahora tengan que ser ellos, los que ejecuten las obras de reparación, conservación y mantenimiento de las colonias donde residen.

#### PARTE DISPOSITIVA

El Pleno aprueba:

1) Que el Ayuntamiento de Madrid, a través del Órgano competente realice (de forma urgente) un inventario exhaustivo de todas las zonas verdes, aceras, viales y espacios públicos de las Colonias de la ciudad de Madrid para determinar la titularidad de las mismas, tal y como se ha aprobado en numerosos Plenos de las Juntas de Distrito afectadas, como en el de Latina, el pasado 10 de diciembre de 2015”.

2) Que paralelamente al desarrollo del punto anterior, y dentro de los trabajos para realizar el inventario requerido, el Ayuntamiento inicie conversaciones con todas las Administraciones afectadas titulares de terrenos en las Colonias Madrileñas y los vecinos de cada una de ellas para establecer las condiciones, en cuestiones técnicas y de propiedad, que permitan la recepción de aquellas urbanizaciones que cumplan con los requisitos legales exigibles. Todo ello para procurar que estos ámbitos tengan la misma calidad en sus zonas verdes, aceras y viales que cualquier otra zona de Madrid”.

Punto 18. Aprobar la proposición n.º 2016/8001877, presentada por la concejala doña María del Mar Espinar Mesa-Moles, del Grupo Municipal Socialista de Madrid, interesando que el Área de Gobierno competente realice el conjunto de acciones que contiene la iniciativa, encaminadas a potenciar y proteger el Teatro Circo Price de Madrid.

Siendo el acuerdo adoptado del siguiente tenor literal:

“EXPOSICIÓN DE MOTIVOS



En fechas próximas se cumplen diez años del aniversario de la reapertura del Teatro Circo Price de Madrid. Un espacio único en nuestra ciudad que, tras años de abandono, necesita un especial refuerzo institucional, junto con un proyecto claro que permita potenciar sus instalaciones y desarrollar líneas de actuación a corto, medio y largo plazo.

Los grandes Contenedores Culturales de Madrid han resistido a los peores años de la crisis económica gracias al ingenio y al esfuerzo constante de sus trabajadores. El Teatro Circo Price, desde su reubicación junto a la Ronda de Atocha, emprendió un camino que le permitió asentarse como icono nacional, e internacional, de los espectáculos circenses en sus diversas modalidades. El Price, como se le conoce de forma coloquial, tiene un lugar reservado en el imaginario de los madrileños, que se muestran sorprendidos por la falta de apoyo del actual Gobierno y ante la disminución de actividad que ha vivido en los últimos tiempos.

Desde el fallecimiento del Director Pere Pinyol, a finales del 2013, el Teatro Circo Price se encuentra sin un referente a los mandos. De un presupuesto de entre dos y cuatro millones de euros, se ha pasado a tener que sobrevivir exclusivamente de los ingresos por taquilla. Además, el pasado mes de Mayo, el Área de Cultura trató de diseccionar parte de la instalación –tras mover a sus trabajadores-, en un intento de acotar las posibilidades y el futuro de esta dotación cultural.

El sector lleva años reclamando un proyecto concreto para este Teatro. La incertidumbre generada en los últimos tiempos, está dando paso a la crítica y a las protestas por la falta de apoyos y de soluciones. El Área de Cultura debe de recoger las demandas del sector y canalizarlas en respuestas concretas. Madrid debe proteger la idea de tener un circo permanente, que si bien puede cohabitar con otras acciones culturales de forma puntual, debe de priorizar la idea con la que fue concebido y apoyar el sector y las artes circenses.

#### PARTE DISPOSITIVA

El Pleno aprueba:

El Área de Gobierno competente realizará una serie de acciones para potenciar y proteger el Teatro Circo Price de Madrid. Entre dichas medidas deben incluirse las siguientes:

- a) Convocar a lo largo del 2017 un Proceso de Selección de Candidaturas para la Dirección Artística del Teatro Circo Price.
- b) En el proyecto que tengan que presentar dichas candidaturas se incluirá un epígrafe específico para recuperar la actividad y las exposiciones culturales en las antiguas oficinas, ahora en desuso.
- c) El Teatro Circo Price tendrá un presupuesto de gasto para actividad y programación de al menos un millón de euros.



d) La actividad principal del Teatro Circo Price estará ligada a las Artes Circenses, en sus diversas modalidades.

e) Se potenciará la labor docente y didáctica de la instalación.

f) Se buscarán nuevas fórmulas de difusión y promoción de los espectáculos que se realizan en la dotación cultural”.

- Punto 19. Aprobar la proposición n.º 2016/8001879, presentada por los concejales doña Inés Sabanés Nadal y don José Manuel Dávila Pérez, de los Grupos Municipales Ahora Madrid y Socialista de Madrid, respectivamente interesando que el Ayuntamiento de Madrid se adhiera al Pacto por la Movilidad Sostenible propuesto por el *“Observatorio de la Movilidad Sostenible de Madrid”*.

Siendo el acuerdo adoptado del siguiente tenor literal:

#### “EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El observatorio de la Movilidad Urbana sostenible de Madrid ha venido desarrollando en los últimos tiempos un proceso de reflexión, debate y confrontación de ideas sobre la movilidad y el modelo de ciudad, así como de consenso entre distintas sensibilidades. Este proceso ha conducido a un documento que se presenta al Pleno del Ayuntamiento de Madrid para que se pronuncie sobre la conveniencia de asumirlo como suyo.

En otras muchas ciudades y conurbaciones metropolitanas, tanto españolas como de otros países, se han adoptado iniciativas similares que han dado como resultado documentos similares al del Observatorio de la Movilidad Sostenible de Madrid. La finalidad última de estas iniciativas es conseguir que las diferentes Administraciones y los diferentes sectores ciudadanos caminen juntos en la consecución de unos niveles óptimos de sostenibilidad en el sistema que sustenta la movilidad de sus ciudadanos para lograr unas ciudades y áreas metropolitanas adaptadas a sus necesidades.

El Documento que se somete a la consideración del Pleno del Ayuntamiento de Madrid es el siguiente:

Pacto por la movilidad sostenible

Presentación

El Observatorio de la Movilidad Urbana Sostenible de Madrid propone al Ayuntamiento, a las demás Administraciones Públicas, a la población madrileña y a los distintos agentes sociales y políticos un pacto ciudadano por la movilidad sostenible (lo puedes descargar pinchando el enlace) con el siguiente contenido:

1. Razones que justifican el Acuerdo.



2. Los problemas fundamentales del tráfico, la movilidad y la accesibilidad.
  3. Problemas estructurales causados por la movilidad actual.
  4. Objetivos generales del Pacto.
  5. Principios de actuación.
1. Razones que justifican el Acuerdo

Hay varias razones que explican la necesidad de un pacto relativo a la movilidad entre administraciones públicas, partidos políticos y agentes sociales de Madrid.

La primera razón es que los problemas y dificultades de movilidad y accesibilidad que sufre una parte importante de la población en Madrid son manifiestamente mejorables. La grave contaminación atmosférica que padece Madrid, la congestión y la pérdida de calidad del espacio público asociada al tráfico afecta directamente al bienestar, la salud y la economía de la población.

La segunda razón es el calado del cambio de rumbo que requiere la forma de gestionar la movilidad, el transporte público y el tráfico rodado en Madrid; especialmente en las políticas encaminadas a favorecer el uso racional del coche, cuya utilización excesiva e indiscriminada es el origen principal de gran parte de los problemas mencionados. Un cambio de rumbo que sólo puede darse como resultado de un proceso amplio de formación, información y participación ciudadana como el que se propone en este Acuerdo.

La tercera razón es que los problemas de la movilidad no tienen un origen único, sino que obedecen a una gran variedad de decisiones tomadas en diferentes ámbitos de la Administración Pública. La movilidad depende, por ejemplo, de la planificación urbana y del modo en que se localizan los centros de trabajo, viviendas, comercios, centros comerciales o los servicios públicos (tales como centros educativos u hospitales). También de las infraestructuras de transporte que Ayuntamiento, Comunidad de Madrid o Gobierno Central disponen y finalmente de la manera en que se gestiona el transporte público a través del Consorcio Regional de Transportes de Madrid.

La cuarta razón es que no se trata de un asunto cuya responsabilidad recaiga exclusivamente en la Administración Pública. La ciudadanía tiene también mucho que reflexionar y muchos cambios individuales que llevar a cabo para encontrar un nuevo balance colectivo entre la forma de desplazarse y la calidad de vida.

Y, por último, el Pacto se justifica por los plazos que requiere el cambio de rumbo de la movilidad. Por tratarse de una modificación en profundidad de comportamientos y estructuras urbanas sólidamente establecidas a lo largo



de décadas, no son realistas las soluciones parciales y de corto plazo. Hace falta poner en marcha propuestas de largo alcance que trasciendan incluso los plazos electorales. Para ello es necesario que se desarrollen con una cierta independencia respecto al gobierno municipal de turno.

En síntesis, es necesario un Pacto Ciudadano porque los problemas de la movilidad son graves; porque los cambios necesarios son considerables; porque los agentes implicados son numerosos; porque la ciudadanía también tiene una cuota de responsabilidad que asumir y porque los plazos para la maduración de las propuestas exceden los de las convocatorias electorales.

## 2. Los problemas fundamentales del tráfico, la movilidad y la accesibilidad

Cada distrito, modo de transporte y grupo de edad tienen su propio catálogo de problemas y prioridades en relación a la movilidad y la accesibilidad. Por eso es importante establecer los elementos principales de un diagnóstico común sobre los problemas de la movilidad de nuestra ciudad y sobre las raíces de los mismos.

### a) Funcionales:

A pesar de que los atascos suelen ser el asunto más frecuentemente considerado como problema de la movilidad en los medios de comunicación y en muchas conversaciones privadas, la congestión del tráfico motorizado es sólo una parte de los problemas funcionales de la movilidad de nuestra ciudad. Entre ellos destacan también:

- El empeoramiento de frecuencias y declive en la calidad del servicio del Metro, Cercanías y de la EMT desde 2010, con el aumento de esperas, la disminución de vehículos disponibles, el envejecimiento de la flota, la escasez de trabajadores, las averías frecuentes, el incumplimiento de horarios y la falta de mantenimiento y limpieza. Esta peor calidad de servicio conduce a:
  - No poder servir con frecuencias y velocidades competitivas frente al transporte privado motorizado. Se entra así en un círculo vicioso provocado por una menor utilización del transporte público y una consecuente merma en los ingresos de las empresas operadoras.
  - La existencia de zonas donde no llega el transporte público, es insuficiente o faltan conexiones. Este problema es especialmente relevante en el caso de las personas con diversidad funcional que no disponen, por ejemplo, de un acceso practicable a muchas zonas de Madrid o incluso al centro de la ciudad.
  - La baja eficiencia de los autobuses y de los taxis, inmersos en la congestión circulatoria, lo cual produce que pierdan eficiencia y competitividad frente al uso del coche privado.





- Las dificultades para pedalear o caminar, debidas a:
  - La inseguridad existente para los usuarios más vulnerables de las vías, generadas mayoritariamente por la alta velocidad y el alto consumo de espacio debido al tráfico de automóviles y de vehículos pesados para la distribución y reparto de mercancías.
  - La existencia de numerosos obstáculos y barreras en las calles de la ciudad; tales como la acumulación de basura en torno a contenedores, los estacionamientos irregulares sobre la acera, el mal estado del pavimento y/o la falta de rebajes.
  - El efecto barrera causado por las grandes infraestructuras viarias entre barrios y entre Madrid y municipios próximos, que dificultan y disuaden la marcha a pie o en bicicleta y restringen, cuando no imposibilitan, las posibilidades de desplazamiento de numerosos grupos sociales, y en especial de las personas con diversidad funcional o que portan carritos o bultos.
  - La desvalorización, mercantilización y privatización del espacio público: desde la instalación de terrazas de bares a la instalación de elementos fijos o eventuales destinados al ocio o la promoción comercial, que hace perder atractivo a las calles para caminar o relacionarse.
  - El incremento de las distancias para acceder a los empleos, colegios, comercios, etc., que impiden o dificultan la marcha a pie, el uso de la bicicleta e incluso del transporte colectivo, reduciendo así la autonomía de aquellos colectivos y personas que no tienen acceso al automóvil, por edad, situación económica o condición física.

b) Sociales, ambientales y de salud:

Que a su vez podemos dividir en las siguientes problemáticas:

- Contaminación atmosférica

La elevada contaminación que sufre la población madrileña desde hace años es un asunto que cada año cobra mayor trascendencia y genera mayor preocupación social. Se estima que a causa de la misma fallecen prematuramente en torno a 2000 personas en la ciudad. Un 80% de la contaminación en Madrid procede del tráfico motorizado, entre el que se incluye el millón de coches aproximado que cada día entra en la ciudad.

La contaminación que padece Madrid es estructural, pero esta se agrava, dando lugar a fuertes episodios de contaminación cuando no se renueva el aire en las capas bajas de la atmósfera como consecuencia de los anticiclones que suelen tener lugar entre los meses de noviembre y marzo. Asimismo, Madrid es una fuerte emisora de sustancias contaminantes que al expandirse con el viento y transformarse en ozono troposférico afectan al resto de la región en los meses estivales.



- Contaminación acústica

La contaminación acústica es otro de los grandes problemas que sufre determinadas zonas de Madrid, provocando estrés y malestar a la población que allí vive y/o reside. A parte de ser responsable de enfermedades circulatorias, recientes estudios han demostrado también su relación con enfermedades respiratorias y alteraciones hormonales como la diabetes, existiendo una relación directa entre el ruido y el número de ingresos hospitalarios y mortalidad.

En Madrid el 15% de la población se encuentra sometida a niveles superiores a los objetivos de calidad definidos en la normativa española durante la noche, momento donde el impacto en la salud es mayor al producirse alteraciones en el sueño. Hay que tener en cuenta que estos límites son mucho más altos que los niveles recomendados por la Organización Mundial de la Salud (OMS).

Al igual que la contaminación atmosférica, su principal responsable es el tráfico rodado, y medidas para su control y reducción deben ser adoptadas por los organismos competentes en movilidad urbana.

- Otras consecuencias para la salud

El excesivo sedentarismo y cierta dependencia psicológica al uso “inevitable” del automóvil privado, son otras características de la situación actual. Caminar e ir en bici, y en menor medida, el uso del transporte público, lleva aparejado un ejercicio físico moderado y continuado, lo cual influye positivamente en la salud física y psíquica de toda población y nos aproxima a uno de los objetivos principales de este Pacto: el de conseguir una ciudad saludable.

- Cambio climático

Los problemas globales del medio ambiente tienen también una estrecha relación con la movilidad en las ciudades. El uso de recursos no renovables (por ejemplo de petróleo), junto a las emisiones de gases de efecto invernadero nos recuerdan los límites del planeta y la necesidad de tenerlos en cuenta en la movilidad urbana.

El 15% de las emisiones de gases de efecto invernadero de toda la UE se deben a los automóviles, y en torno a la mitad se producen por su uso urbano. Evitar que el incremento medio de temperatura supere los 1,5°C, en línea con el compromiso adquirido en la última cumbre de Cambio Climático París, pasa entre otras medidas por una reducción drástica del uso del automóvil en los próximos 20 años en las áreas urbanas y metropolitanas. Objetivo únicamente alcanzable mediante la puesta marcha de ambiciosas y comprometidas políticas de movilidad.

- Impacto económico



La prioridad dada durante décadas a la circulación motorizada sobre otras funciones urbanas con el argumento de que era necesario para la economía, se ha mostrado paradójicamente contraproducente para la misma. El uso masivo e indiscriminado del coche en la ciudad es un factor de ineficiencia económica, demandante de más y más recursos sin resolver el problema de la movilidad urbana. Una movilidad más eficiente y sostenible liberaría recursos para otros fines más necesarios de índole social, ambiental y/o de cooperación.

También debemos considerar como costes, los causados por la pérdida de calidad ambiental, el gasto sanitario, los costes debidos a una mayor necesidad de mantenimiento del patrimonio urbano, y las pérdidas indirectas ocasionadas en distintos sectores económicos, incluido el turismo.

El automóvil ha sido además una palanca necesaria para la expansión inmobiliaria de las dos últimas décadas.

La promoción y extensión del coche como solución de movilidad permitió proyectar enormes desarrollos urbanísticos cada vez más lejanos, abaratando el coste del suelo pero haciendo recaer el coste extra del transporte sobre los futuros habitantes de esos desarrollos y potenciando un modelo de movilidad altamente dependiente del automóvil privado.

- Desigualdad social

El coche es un medio de transporte con un elevado coste de adquisición (30% de los hogares madrileños no dispone de automóvil y menos del 30% de los viajes interiores en la almendra central se hacen en este medio de transporte). La movilidad dependiente del automóvil privado, propiciada por distancias cada vez mayores para alcanzar los bienes y servicios imprescindibles está produciendo una sociedad dual que pone en desventaja a quienes, por cualquier tipo de motivo, no tienen acceso a un coche propio. Grupos como la población infantil o personas mayores pierden su autonomía y su capacidad de socialización. Por ello, garantizar un buen acceso y servicio de transporte público implica lograr una movilidad más accesible económicamente, mas democrática y más justa socialmente.

### 3.- Problemas estructurales

Los problemas del tráfico, la movilidad y la accesibilidad descritos están causados por múltiples factores, pero todos ellos están vinculados a la manera de enfocar tres grandes políticas urbanas:

#### La ordenación del territorio y urbanismo

Durante los últimos años se ha apostado en Madrid por un modelo de ciudad disperso, pensado para el uso intenso del automóvil, en el que muchos de los nuevos desarrollos urbanos se desarrollaron sin integrar los



empleos, los equipamientos y los servicios necesarios para generar vida social a nivel local. Un período caracterizado por la construcción de grandes centros atractores de movilidad motorizada, como grandes centros comerciales y/o de trabajo en las afueras de la ciudad, a los que se subvenciona mediante la construcción y mantenimiento de carreteras y/o se les consiente la construcción de miles de plazas de aparcamiento para facilitar el acceso en automóvil. Dos ejemplos paradigmáticos de este fenómeno, y de actualidad, son la Operación Canalejas y el Centro Comercial Madrid Río.

La creación de nuevas infraestructuras de transporte

Sigue vigente la visión de que la solución a los problemas de movilidad pasa por la construcción de más infraestructuras, aún cuando una de las principales causas de una movilidad tan basada en el uso del automóvil son todas las vías de alta capacidad que se construyeron para su uso, por ejemplo la remodelación de la M30.

Infraestructuras todas ellas que facilitan y estimulan un mayor uso del automóvil, permitiendo el modelo de ciudad dispersa que encontramos en la actualidad y que además no han solucionado los problemas de congestión de tráfico.

Mención aparte merecen las vías urbanas de alta capacidad que discurren dentro de Madrid. "Autovías urbanas", algunas de seis u ocho carriles que permiten atravesar Madrid de punta a punta por su interior en lugar de bordearla y facilitan su entrada al corazón de la ciudad. La transformación de estas vías de gran capacidad en vías urbanas, mejor integradas en la trama urbana y más permeable al tránsito de peatones y ciclistas debe ser uno de los objetivos de este Pacto.

La gestión de la movilidad y del aparcamiento

La gestión de la movilidad sigue muy orientada a buscar una mayor fluidez del tráfico motorizado, sin reparar en otras prioridades ambientales y sociales. Se desarrolla incluso a costa de saltarse el cumplimiento de las propias normas de tráfico, tal y como prueban las especificaciones de diseño a 90 km/h de la instrucción técnica de vías.

En lo que se refiere a la política de aparcamiento, a pesar del éxito logrado por la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), siguen existiendo lagunas pendientes, como la amplia oferta de aparcamiento público vinculado a la Administración Pública y sus trabajadores; la no regulación de la oferta de plazas en estacionamientos rotatorio, la tolerancia con la doble fila o a la invasión de aceras, y la condescendencia con la construcción de nuevas plazas de aparcamiento privado vinculado a grandes operaciones urbanísticas. Este tipo de actuaciones muestran como se sigue apostando por incrementar el número de plazas de aparcamiento en espacios bien cubiertos por el transporte público.



De este modo las políticas existentes siguen contribuyendo al círculo vicioso impulsado por el aumento creciente del número de automóviles y de los desplazamientos motorizados, los cuales a su vez incrementan y agudizan los problemas descritos. Es necesario un giro en las políticas de movilidad, que deben tener la capacidad de romper dichos círculos viciosos.

#### 4. Objetivos generales del Pacto

En correspondencia con los problemas del tráfico y la movilidad señalados en el breve diagnóstico realizado más arriba, los objetivos del Pacto son conseguir:

##### Una ciudad saludable

Que minimice los niveles de contaminación atmosférica y estimule los comportamientos saludables de los ciudadanos. Para ello el primer paso es cumplir con las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS) sobre calidad del aire y contaminación acústica. También reducir progresivamente las zonas expuestas a niveles perjudiciales para la salud humana, con especial atención a lugares sensibles, como son los centros educativos, asistenciales, de uso infantil, de atención sanitaria y/o los centros de día.

##### Una ciudad amable

Donde se potencien los transportes públicos que permitan la vida autónoma de todas las personas, la accesibilidad universal y los modos de transporte menos agresivos ambientalmente y más eficientes en términos de tiempo y consumo energético.

##### Una ciudad próxima

Donde los barrios dispongan de todos los servicios, reduciendo la necesidad de desplazamientos motorizados.

##### Una ciudad habitable

Donde los espacios públicos de convivencia, como las calles o las plazas, no estén dominados por los vehículos, especialmente los automóviles, ni privatizados por negocios que invaden los espacios peatonales y estanciales.

##### Una ciudad eco-activa

Involucrada y respetuosa con los problemas ambientales regionales y globales tales como la reducción de los recursos disponibles, la pérdida de biodiversidad y el efecto invernadero. Para ello hará suyos y verificará los compromisos de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero necesarios para evitar que la temperatura media global supere



los 1,5°C, así compromisos de reducción de la emisión de otros contaminantes, y del consumo de energía y materiales.

#### Una ciudad que cuide

En la que los desplazamientos vinculados a los cuidados, como realizar la compra, actividades infantiles, acompañamiento a personas enfermas, generación de redes y espacios de apoyo, puedan ser realizados por toda las personas de forma fácil, cómoda, accesible y segura.

#### Una ciudad segura

Con una menor siniestralidad y peligrosidad de las calles. Para ello se comprometerá también a introducir mejoras en la movilidad hasta alcanzar los objetivos de Visión Zero, (0 muertos en accidentes de tráfico) o la normativa de Ciudad 30 (limitación de la velocidad a 30km/h por defecto en toda la ciudad) vigentes en los países más avanzados de Europa.

#### Una ciudad próspera

En la que la movilidad no sea un inconveniente para la actividad económica.

#### Una ciudad participativa

En donde las decisiones conlleven un proceso de información, consulta, seguimiento y control por parte de la ciudadanía.

### 5. Principios de actuación

Las actuaciones deben contemplarse en el marco de las siguientes ideas:

#### Límites ambientales y sociales del tráfico

A partir de ciertos umbrales no es posible compatibilizar el tráfico y la calidad de vida. En Madrid dichos umbrales han sido superados con creces en la mayor parte de los barrios y, por tanto, hace falta reducir el tráfico motorizado en general y, muy en especial, en ciertas áreas.

#### Universalidad de las soluciones

Las propuestas de movilidad deben garantizar la movilidad a todas las personas, con independencia de la edad, el sexo, condición física o psíquica, así como hacer un esfuerzo en mejorar la precaria accesibilidad de la red de transporte público para personas con diversidad funcional, con compromisos reales para la red de Metro, EMT, Cercanías y servicio de taxi.

#### Participación y transparencia



Las actuaciones en el campo de la movilidad deben contar con el mayor consenso posible, lo que exige establecer procesos de participación en la toma de las decisiones a la escala que en cada caso corresponda. Las decisiones que se tomen deben tener una completa transparencia.

#### Nueva jerarquía en el uso del espacio público

Habitar es lo primero y después circular. Hace falta adecuar el tráfico y el transporte a la habitabilidad de los barrios y la ciudad, y no a la inversa. Estableciendo densidades, velocidades de circulación y consumo de espacio coherentes con dicha habitabilidad. La carga y descarga debe tener garantizado un espacio suficiente, aumentando su eficiencia y minimizando molestias al vecindario.

#### Nueva jerarquía en los modos de transporte

Se debe considerar primero al peatón en la movilidad, luego a los medios más benignos desde el punto de vista social y ambiental, como el transporte colectivo y la bicicleta, y a continuación el taxi, la moto y el automóvil privado, restringiendo aquellos modos y usos más ineficientes; por ejemplo los que ocupan más espacio público por persona transportada y los de mayores emisiones contaminantes.

#### Nueva jerarquía de las políticas de movilidad y accesibilidad

Frente a la tradicional apuesta por resolver los problemas con nuevas infraestructuras de vías y aparcamientos para el automóvil, la primera opción a manejar es la de facilitar la proximidad a los servicios y equipamientos urbanos. La segunda es la de gestionar las infraestructuras existentes de manera más eficiente, por ejemplo ofreciendo más espacio al transporte colectivo de superficie (autobuses urbanos e interurbanos), a los taxis, al peatón y garantizando la ciclabilidad de las calzadas en condiciones de máxima seguridad.

#### Especial atención a las periferias:

Reconocer la necesidad de extender las políticas de movilidad más allá del límite de la M-30, fomentando la movilidad sostenible también en estos distritos, mejorando su calidad ambiental y facilitando el cambio de modelo en el conjunto de la ciudad.

Todo ello orientado a:

Evitar la generación de tráfico de coches. Es decir, que las políticas urbanísticas, de dotación de plazas de aparcamiento, de creación de vías y de gestión de las mismas no conduzcan a incrementar el tráfico en la ciudad o en determinados barrios y ejes, sino a limitarlo y disminuirlo.

Lo que exige



Una evaluación continua de las actuaciones que afectan a la movilidad, como pueden ser la creación de nuevas áreas urbanizadas, nuevas operaciones urbanísticas, nuevas infraestructuras o nuevas medidas de gestión.

Todas ellas deben ser evaluadas en función de las ideas anteriores sobre su idoneidad ambiental y social, sobre su adaptación a todas las personas y respetando el proceso de participación al que han sido sometidas.

#### PARTE DISPOSITIVA

El Pleno aprueba:

Que el Ayuntamiento de Madrid se adhiera al Pacto por la Movilidad Sostenible propuesto por el Observatorio de la Movilidad Sostenible de Madrid”.

- Punto 20. Aprobar la proposición n.º 2016/8001882, presentada por los concejales doña Inés Sabanés Nadal y don Ignacio de Benito Pérez, de los Grupos Municipales Ahora Madrid y Socialista de Madrid, respectivamente, en la redacción resultante de integrar en la misma el acuerdo transaccional n.º 2016/8001924, presentado por los Grupos Municipales Ahora Madrid, Socialista de Madrid y Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía, interesando que el Pleno condene los asesinatos de hombres y mujeres transexuales, así como las agresiones de todo tipo a personas trans, exigiendo el cese de los mismos y su reparación, así como que se aprueben las demás medidas que contiene la iniciativa.

Siendo el acuerdo adoptado del siguiente tenor literal:

#### “EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Día Internacional de la Memoria Transexual, que se celebra anualmente el 20 de noviembre, es un día dedicado a la memoria de aquellas personas que han sido asesinadas víctimas de la transfobia y el odio a las personas trans, para visibilizar la violencia, rechazo y discriminación continua que frecuentemente sufre esta comunidad, así como para reconocer su lucha por una existencia libre de violencia y una vida digna de ser vivida.

La última actualización del Observatorio de Personas Trans Asesinadas, hecha pública el pasado 30 de marzo de 2016, indicaba que en los últimos 8 años, se han asesinado a más de 2.000 personas trans, en su inmensa mayoría mujeres trans. El estudio muestra un aumento significativo y constante de los Informes de asesinatos de personas trans durante estos últimos ocho años. Estos homicidios reportados de personas trans y de género diverso se han producido en 65 países en el mundo entre el 1 de enero de 2008 y el 31 de diciembre de 2015, siendo más de 1.500 en América del Sur y Central. Además, el análisis de estos datos muestra que 65% de todas las personas trans y de género diverso asesinadas cuyas profesiones se conocen eran trabajadoras sexuales, lo que seguramente





se relaciona con una situación de triple discriminación como mujeres, como trans y como trabajadoras sexuales.

Las personas trans ven violados sistemáticamente en todo el mundo sus Derechos Humanos más básicos, en mayor o menor medida; y muchas veces son los propios gobiernos los que no solo no toman medidas para erradicar la violencia (física, psicológica y simbólica) y la discriminación contra las personas trans, sino que actúan como cómplices directos de tales atrocidades (ya sea la conculcación del Derecho a la autodeterminación de la propia Identidad de género impidiendo que dicha identidad reciba el correspondiente reconocimiento legal, mediante la obtención de una documentación legal acorde a ella, hasta la denegación del Derecho a la Salud Integral o el acoso policial). Toda esta violencia, la exclusión social y laboral basada en los prejuicios transfóbicos o la patologización de su identidad de género deja a las personas trans, en especial a las mujeres (y más aún si son, migrantes, pobres, o de cualquier otra característica estigmatizada respecto a los modelos hegemónicos), en una situación de extrema vulnerabilidad ante las formas más graves de violencia.

Las obligaciones legales que los Estados y las instituciones tienen para proteger a las personas trans frente a la violencia y garantizar sus derechos humanos, son las mismas que tienen para con todas las personas. Se les debe procurar protección contra la detención arbitraria y la tortura, garantizar la no discriminación y la libertad de expresión, asociación y reunión, así como ofrecer la atención y acompañamiento adecuado en las situaciones de agresión física. Estos derechos y muchos otros son universales: acreditados en las legislaciones internacionales, aunque negados a muchas personas trans, simplemente por su Identidad de género o expresión de género.

#### PARTE DISPOSITIVA

El Pleno aprueba:

**PRIMERO.** Condenamos los asesinatos de hombres y mujeres transexuales, así como las agresiones de todo tipo a personas trans, exigiendo el cese de los mismos y su reparación. Este Ayuntamiento además se compromete a mostrar el más firme rechazo contra todos los crímenes o agresiones de los que sean víctimas las personas trans por razón de su identidad de género.

**SEGUNDO.** Instamos al Estado Español para que traslade a las Naciones Unidas la necesidad de impulsar, en sus estados miembros, la adopción de medidas bajo los Principios de Yogyakarta; interpretando y aplicando las legislaciones internas y los tratados internacionales sobre Derechos Humanos en relación con tales principios, referidos a la orientación sexual y a la identidad de género.

**TERCERO.** Instamos al Estado español a garantizar los Derechos



Humanos de las personas trans, tales como la despatologización de las identidades trans, para evitar que tengan una Sanidad segregada, así como la libre autodeterminación de su propio género.

CUARTO. Instamos al Estado español a aprobar una Ley de Identidad y Expresión de Género y una Ley Contra la Discriminación hacia las Personas de Géneros y Sexualidades Diversas.

QUINTO. Este Ayuntamiento se compromete a vigilar que las personas trans no sufran violaciones en sus derechos y a facilitar instrumentos, como la formación de personal sociosanitario, para que estas personas sean atendidas adecuadamente. Y en la misma medida se compromete a establecer los canales pertinentes para garantizar su participación social, política, económica y cultural.

SEXTO. Este Ayuntamiento, comprometido en la lucha contra los delitos de odio, continuará realizando un conjunto de medidas que abarquen, entre otras acciones, campañas de sensibilización, medidas de inserción laboral, así como ampliar la formación a la policía municipal para que pueda prestar un mejor servicio a las víctimas trans de delitos de odio.

SÉPTIMO. Este Ayuntamiento se compromete a adherirse al Observatorio Madrileño contra la homofobia, con el fin de luchar conjunta y coordinadamente contra los delitos de odio”.

### **§ 3. PARTE DE INFORMACIÓN, IMPULSO Y CONTROL (2)**

#### **Información del equipo de gobierno**

- Punto 21. Se da cuenta del Acuerdo adoptado por la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid en sesión de 13 de octubre de 2016, por el que se modifican los acuerdos de 29 de octubre de 2015 de organización y competencias del Área de Gobierno de Portavoz, Coordinación de la Junta de Gobierno y Relaciones con el Pleno y del Área de Gobierno de Economía y Hacienda.
- Punto 22. Se da cuenta del Acuerdo adoptado por la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid en sesión de 20 de octubre de 2016, por el que se autoriza la transferencia de crédito, por importe total de 1.818.262,00 euros, a la sección 110 “Créditos Globales y Fondo de Contingencia” del Presupuesto General del Ayuntamiento de Madrid para 2016.
- Punto 23. Se da cuenta del Acuerdo adoptado por la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid en sesión de 20 de octubre de 2016, por el que se deniega la aprobación inicial del Plan Especial de Control Urbanístico Ambiental de Usos para la ampliación de aforo de la actividad de discoteca en la planta baja del edificio sito en la calle Mendivil número 45, promovido por



particular. Distrito de Puente de Vallecas.

- Punto 24. Se da cuenta del Acuerdo adoptado por la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid en sesión de 27 de octubre de 2016, por el que se avoca la competencia para la concesión de una subvención directa para la realización de obras de conservación y restauración en la Iglesia de la Virgen de la Paloma y San Pedro El Real y se delega en el concejal presidente del Distrito de Centro.
- Punto 25. Se da cuenta de la resolución del Director General de Recursos Humanos de 11 de octubre de 2016, por la que se adjudica el puesto de Viceinterventor General del Ayuntamiento de Madrid.
- Punto 26. Se da cuenta del Acuerdo adoptado por la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid en sesión de 3 de noviembre de 2016, por el que se modifica el acuerdo de 29 de octubre de 2015 de organización y competencias del Área de Gobierno de Equidad, Derechos Sociales y Empleo.
- Punto 27. Se da cuenta del Acuerdo adoptado por la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid en sesión de 3 de noviembre de 2016, por el que se avoca la competencia para la realización de obras y actuaciones de subsanación de deficiencias en el cantón de limpieza situado en la calle María Odiaga, 1, adscrito al Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad y se delega en la Dirección General de Patrimonio del Área de Gobierno de Economía y Hacienda.
- Punto 28. Se da cuenta del Acuerdo adoptado por la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid en sesión de 3 de noviembre de 2016, por el que se modifican los acuerdos de 29 de octubre de 2015 de organización y competencias de las Áreas de Gobierno, los Distritos, la Gerencia de la Ciudad y la Presidencia del Pleno, para adaptarlos a la Ordenanza de Transparencia de la Ciudad de Madrid, aprobada por acuerdo plenario de 27 de julio de 2016.
- Punto 29. Se da cuenta del Acuerdo adoptado por la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid en sesión de 3 de noviembre de 2016, por el que se avoca la competencia para la realización de obras y actuaciones de subsanación de deficiencias en el inmueble adscrito al Distrito de Salamanca, destinado a instalación deportiva "Torrespaña", situado en la calle del Alcalde Sainz de Baranda, 94 y se delega en la Dirección General de Patrimonio del Área de Gobierno de Economía y Hacienda.
- Punto 30. Se da cuenta del Acuerdo adoptado por la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid en sesión de 3 de noviembre de 2016, por el que se convalidan las actuaciones relativas al sobreseimiento, archivo y revocación de oficio de diversas denuncias y sanciones impuestas en materia de tráfico y se autoriza la utilización de un procedimiento especial de tramitación masiva de devolución de los ingresos indebidos originados por dichas actuaciones.



#### § 4. MOCIONES DE URGENCIA

Punto 31. Rechazar la procedencia del debate de la moción n.º 2016/8001912, presentada por el Grupo Municipal Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía, interesando que la precedente moción, se sustancie con carácter previo a las iniciativas recogidas en el orden del día de la sesión plenaria de 28 de noviembre, que se acuerde dejar sin efecto la resolución del Tercer Teniente de Alcalde, de 4 de noviembre de 2016, por la que se interpreta el ROP y que se acuerde modificar el orden de los debates de los asuntos de las sesiones de los días 28 y 29, para que todas las proposiciones de los grupos políticos se sustancien el mismo día, en la parte resolutiva reservada para el día 29.

Se levanta la sesión por la Presidenta del Pleno a las diecisiete horas y veinticuatro minutos.

El acta de la presente sesión ha sido aprobada por el Pleno en su sesión de 23 de diciembre de 2016.

Madrid, a 23 de diciembre de 2016.- El Secretario General del Pleno, Federico Andrés López de la Riva Carrasco.