

**MADRID**pleno del
ayuntamiento**REGISTRO DEL PLENO
DEL AYUNTAMIENTO
DE MADRID****PRESENTACIÓN DE
INICIATIVAS****REGISTRO ELECTRÓNICO**

REGISTRO DEL PLENO

ENTRADA / REGISTRO

Fecha: 20/09/2021

Hora: 08:16

Nº Anotación: **2021/8001584**

Página 1 de 4

1 AUTOR/AConcejal/a: JOSÉ MANUEL CALVO DEL OLMOGrupo Político: Grupo Mixto**2 ÓRGANO Y SESIÓN EN EL QUE SE PREVÉ QUE SE VA A SUSTANCIAR LA INICIATIVA**Órgano: PlenoFecha de la sesión: 28/09/2021Tipo de Sesión: Ordinaria**3 TIPO DE INICIATIVA**

- | | | | |
|--|--|--|---|
| <input type="checkbox"/> Comparecencia | <input type="checkbox"/> Declaración institucional | <input type="checkbox"/> Interpelación | <input type="checkbox"/> Moción de urgencia |
| <input type="checkbox"/> Pregunta | <input checked="" type="checkbox"/> Proposición | <input type="checkbox"/> Ruego | <input type="checkbox"/> Otros |
| | <input type="radio"/> Apartado PRIMERO * | | |
| | <input type="radio"/> Apartado SEGUNDO * | | |
| | <input type="radio"/> Apartado CUARTO * | | |

4 CONTENIDO DE LA INICIATIVA

La aprobación de la modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid se produjo tras un acuerdo entre el equipo de gobierno y el grupo mixto. Dicho acuerdo pasaba por la inclusión en el texto de la ordenanza de una serie de enmiendas que el grupo mixto consideraba imprescindibles para que el texto resultante fuera un instrumento capaz de abordar los enormes retos medioambientales que tiene nuestra ciudad.

En paralelo, el grupo mixto planteó como condición para sacar adelante la ordenanza, la aceptación por parte del equipo de gobierno de una serie de proyectos de movilidad e infraestructuras impulsados durante el mandato de Manuela Carmena. Entre los proyectos incluidos en el acuerdo, podemos destacar la transformación de la A5 en vía urbana, la prolongación de la línea 2 de metro para conectar con el estadio Metropolitano y el barrio de Rejas, la ratificación del Plan Director de Movilidad Ciclista (PDMC) junto al compromiso de ampliación de la red de carriles-bici, la recuperación de los niveles óptimos del servicio de "bicimad", o la reconsideración del programa de aparcamientos disuasorios para que Madrid apueste por la disuasión en origen con un adecuado servicio de transporte público.

A continuación, se detalla el conjunto de compromisos pactados entre el equipo de gobierno y el grupo mixto para sacar adelante la ordenanza.

1. Ratificar el actual Plan Director de Movilidad Ciclista y compromiso de continuar su desarrollo. El Ayuntamiento de Madrid cuenta con un Plan Director de Movilidad Ciclista (PDMC) que fue aprobado en 2008 por el gobierno de Ruiz-Gallardón y actualizado en 2017 por el gobierno de Manuela Carmena. Dicho plan se propone como objetivo fundamental fomentar el uso de la bici mediante la implantación de una red de carriles bici interconectados entre sí que permitan desplazarse a través de este medio con eficacia y seguridad. Es imprescindible ratificar el compromiso del gobierno municipal con este plan y consolidando los creados asegurando siempre las condiciones de seguridad personal y de movilidad que establezca la normativa de aplicación. De igual modo, se adoptarán medidas de pacificación del tráfico en las vías ciclistas y se ampliará la red ciclista prevista en el plan.

2. Replantear el programa de aparcamientos disuasorios.

En el año 2009, el gobierno de Gallardón aprobó el primer Plan de Aparcamientos Disuasorios de Madrid. Aquel programa se marcaba como objetivo la construcción de un conjunto de aparcamientos dirigidos a facilitar el

cambio intermodal (dejar el coche y acceder al transporte público) para reducir así la entrada de vehículos a Madrid. En 2016, este plan fue ratificado en términos generales por el gobierno de Carmena y, en 2019, la corporación encabezada por Martínez-Almeida también manifestó su predisposición a llevarlo a cabo. Las grandes capitales europeas están apostando decididamente por la disuasión en origen, reforzando y ampliando el servicio de transporte público para tratar de conseguir con ello que a los usuarios del coche les resulte más atractivo utilizar este medio en lugar de sus vehículos particulares. Madrid tiene que apostar decididamente por esta política: la disuasión en origen, limitando la construcción de aparcamientos disuasorios únicamente allí donde esté muy justificada su utilidad y necesidad, sin renunciar a su vez a ofrecer incentivos al uso del Transporte Público Colectivo, muy especialmente en zonas periféricas y de baja densidad de población. Es por ello que el Plan de Aparcamientos Disuasorios vigente debe revisarse exhaustivamente a fin de plantear estas actuaciones solo en aquellos lugares donde se den los supuestos anteriormente mencionados, y que además cuenten con el aval de los informes técnicos correspondientes.

3. Revisar el proyecto de transformación de la A5.

La carretera de Extremadura, denominada A5, es la única de todas las radiales que acceden a Madrid que al discurrir por tejido urbano mantiene su configuración como autopista, en lugar de transformarse en vía urbana, como sucede con el resto. Ello supone una brecha física que parte en dos el distrito Latina, aislando los barrios de Batán y Campamento respecto de Lucero y Aluche. Esta brecha urbana, que se prolonga desde hace más de medio siglo, debe resolverse. Para ello, el gobierno de Carmena inició el proyecto de transformación de la A5 en vía urbana, rebajando la velocidad a 50 km/h en el último tramo e instalando unos semáforos que permitieran, en una siguiente fase, disponer cruces a nivel para facilitar la conexión entre barrios. El gobierno de Almeida renunció a dicho proyecto y estableció como prioridad la construcción de un túnel bajo la A5 que permitiera acoger la mayor parte del tráfico. Dado que se trata de un proyecto de gran relevancia para el futuro de Madrid y teniendo en cuenta también la necesidad de abordarlo en este mandato, se propone crear un grupo de trabajo en el que estén presentes todos los grupos políticos con representación en el Ayuntamiento para analizar las distintas posibilidades. El resultado de los trabajos de este grupo se trasladará a los vecinos y asociaciones de los barrios afectados para su conocimiento y valoración.

4. Promover la llegada del Metro al barrio de Rejas (San Blas-Canillejas) instando a la Comunidad de Madrid la realización de la obra.

Hace unos años, con el traslado del Club Atlético de Madrid al estadio Wanda Metropolitano, se planteó ampliar la línea 2 de metro hasta el propio estadio e, incluso, prolongarla más allá de la M-40 hasta llegar al barrio de Rejas, una zona que presenta importantes problemas de movilidad directamente relacionados, tanto con la implantación de actividades que generan un creciente desplazamiento de personas al barrio, como con su propia configuración urbana. A esto hay que sumarle un deficiente servicio de transporte público, que obliga a la mayor parte de su población a depender del coche. Dado que este problema no solo no se ha solucionado, sino que se ha agravado en los últimos tiempos, es imprescindible retomar la propuesta de hacer llegar el Metro a Rejas. No obstante, y teniendo en cuenta que ello requiere de los correspondientes estudios técnicos y presupuestarios por parte del CRTM, se propone reforzar el servicio de transporte público en superficie a fin de mejorar la conectividad del barrio con su entorno próximo, y muy especialmente con los principales nodos de transporte público.

5. Completar la gestión directa de Bicimad para alcanzar sus niveles óptimos de calidad.

El servicio de bicicleta pública "Bicimad" se ha mostrado como un pilar fundamental para el fomento de la movilidad sostenible en Madrid. El número de usuarios no ha dejado de crecer y ello se refleja en un considerable aumento del uso de la bici en nuestra ciudad. Sin embargo, para dar un mejor servicio al usuario, se propone que la Empresa Municipal de Transportes (EMT) del Ayuntamiento asuma la gestión directa de este servicio. De esta forma, se pretende conseguir una mayor agilidad en los procedimientos administrativos para que la extensión de Bicimad a los 21 distritos de la ciudad sea una realidad. De igual modo, se dotará a este servicio de los recursos humanos y materiales que sean necesarios para alcanzar los niveles de satisfacción que exigen sus usuarios.

6. Cerrar definitivamente al tráfico el bulevar de Peña Gorbea.

El bulevar de Peña Gorbea es el eje estructurante del casco histórico de Puente de Vallecas, un espacio central que conecta las calles que conforman este núcleo urbano con la conocida como Plaza Vieja. Los vecinos de esta zona venían reclamando históricamente la peatonalización del bulevar y el gobierno de Carmena materializó esta demanda histórica, llevando a cabo la peatonalización integral del bulevar. Este lugar se ha convertido en una referencia para la celebración de todo tipo de eventos culturales al aire libre, como, por ejemplo, la Feria de Artesanía "Bulevarte". Sin embargo, en la actualidad existen ciertos problemas con el acceso de vehículos a este espacio, por lo que se propone que el bulevar vuelva a cerrarse al tráfico de manera efectiva, con un control exhaustivo de los accesos, y recupere así su carácter exclusivamente peatonal.

A estos acuerdos se propone añadir en la presente proposición los siguientes compromisos:

7. Mantener el salón del Prado y del Retiro en su estado actual.

Hace pocas semanas, celebramos la decisión de declarar Patrimonio Mundial de la UNESCO el Salón del Prado y el Retiro. No obstante, entre las condiciones establecidas por la UNESCO para que Madrid mantenga dicho reconocimiento estaba la exigencia de profundizar en las políticas de lucha contra la contaminación en nuestra ciudad y muy particularmente en el entorno catalogado. Resulta evidente que tal condición no es compatible con el proyecto de construir un aparcamiento soterrado para mil vehículos bajo la calle Menéndez Pelayo, junto al propio Parque del Retiro. A fin de preservar una distinción tal prestigiosa para Madrid, se propone que cualquier actuación que se pretenda llevar a cabo en la zona o en su entorno próximo que pueda generar impacto de cualquier tipo o implique un cambio sustancial en la movilidad, deberá contar con informes favorables vinculantes de todos los órganos que han tenido que informar sobre la candidatura de este espacio para obtener el reconocimiento de bien de interés cultural de la UNESCO, así como con el consenso de todos los grupos políticos representados en el Pleno del Ayuntamiento de Madrid.

8. Relanzar el proyecto de innovación M3 - Madrid Mobility Movement

En 2019, el Ayuntamiento de Manuela Carmena lanzó esta iniciativa de colaboración público-privada en paralelo a la exclusivamente privada "Madrid in motion", apoyada también desde la corporación a través de La N@ve. Esta iniciativa pretendía situar a Madrid a la vanguardia de la movilidad sostenible, generando un espacio de debate, coordinación y convivencia de proyectos públicos y privados. MMM nacía con el objetivo de impulsar la colaboración entre distintos actores para generar soluciones innovadoras que mejoraran la movilidad urbana, poniendo siempre al ciudadano en el centro de cualquier actuación. Relanzar el proyecto Madrid Mobility Movement puede aportar soluciones innovadoras que contribuyan a avanzar hacia una movilidad más eficiente y sostenible, tanto desde el punto de vista medioambiental como económico y social. El seguimiento de los compromisos recogidos en este acuerdo se realizará en el Consejo de Movilidad Sostenible recogido en la modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, cuya constitución debe realizarse en un plazo máximo de tres meses desde la entrada en vigor de la ordenanza, tal y como se recoge en el articulado de la misma.

PROPOSICIÓN:

Que el pleno del Ayuntamiento de Madrid apruebe y ratifique los puntos recogidos en esta iniciativa para que toda la corporación se comprometa a su cumplimiento y realización.

5 DOCUMENTACIÓN QUE SE ADJUNTA

6 FIRMANTE

En Madrid, a 20 de Septiembre de 2021

Firmado y Recibido por

madrid.es

 MADRID

Iniciativa presentada por el/la Portavoz Adjunto/a CALVO DEL OLMO JOSÉ MANUEL con número de identificación

[REDACTED]

AL SECRETARIO GENERAL DEL PLENO, PARA EL PRESIDENTE DEL PLENO O DE LA COMISIÓN CORRESPONDIENTE

* Se entienden referidos a la clasificación de los distintos tipos de iniciativas que realiza la Resolución del Tercer Teniente de Alcalde, de 16 de diciembre de 2016, apartado PRIMERO (Proposiciones no normativas sobre materias dentro de la competencia del Pleno), SEGUNDO (Proposiciones no normativas que versen sobre materias competencia de otros órganos distintos al Pleno del Ayuntamiento), CUARTO (Proposiciones de los grupos políticos y de los concejales que interesen del equipo de Gobierno la modificación de un texto normativo).