

Propuestas de CCOO de Madrid Frente a Madrid 360, sobre temas de referencia en Movilidad, calidad del Aire y salud Medio Ambiental de la Ciudad de Madrid.

FACTOR DE ANALISIS	Madrid 360	CCOO MADRID
Andar la Ciudad y Peatonalización en zonas próximas.	Peatonalizar Sol y Zonas aledañas.	Peatonalizar zonas centrales de cada barrio ajardinándolas y haciéndolas accesibles, para permitir andar la ciudad en sus espacios centrales y próximos.
Generar anillos de intercambiadores de modos de movilidad privada e individual a movilidad colectiva preferentemente publica	Anillos de parking, en Pitis, Paco de Lucia, Fuente de la Mora, Valdebebas, Barajas, Canillejas, Metropolitano, Santa Eugenia, Villaverde Bajo Cruce, San Cristóbal, Villaverde Alto, Aviación Española, Colonia Jardín, Aravaca.	Propuesta de generar intercambiadores multimodales con parking gratuito con título de transporte colectivo en todos los barrios del anillo de la M-30 exterior y la M-40 interior.
Transporte colectivo Público, interior, limpio y sostenible, que permita la movilidad de intercambiador a intercambiador por rutas centrales.	Línea Cero, la cual estará formada por dos líneas de autobuses cero emisiones que cruzan la ciudad de norte a sur y de este a oeste. Podrán hacer uso los ciudadanos de forma gratuita, para moverse por el distrito Centro y adyacentes. Renovará también al completo la flota de autobuses de la EMT , multiplicando por 10 en el camino el número de vehículos eléctricos	Ampliar la red de Metro, mejorarla en accesibilidad y acceso desde intercambiadores, ampliar frecuencias y calidad de Material móvil, unificar rutas de autobuses en ejes comunes de la Ciudad sustituyéndolos progresivamente por Tranvías, Teleféricos o Monorraíles elevados, hacer títulos de transporte económicos y sociales multimodales y de una única zona, validos por 2 horas por viaje en cualquier modo de transporte, ampliar rutas transversales e interurbanas de autobuses limpios y de menor tamaño, con mayores frecuencias. Mejorar e integrar la red de Cercanías en los intercambiadores de la ciudad. Mejorando frecuencias, calidad, fiabilidad, accesibilidad e intermodalidad. En general ampliar el Alcance, frecuencia y horarios de servicio de todos los Transportes públicos, incrementando plantillas y materiales móviles más modernos, limpios, conectados, accesibles y sostenibles.
Participación, transparencia, consenso social, información pública.	Presentación de planes ante los medios, sin trasladar documento de proyecto completo previamente a organizaciones sindicales, empresariales, ciudadanas/ vecinales o sociales. Compromiso previo de activar el Consejo Ciudadano y mesas de Diálogo Social.	Mas indicadores de calidad del aire con análisis completos de contaminantes, paneles in situ informativos, mesa de movilidad, consenso social de propuestas y maduración y debate amplio de las mismas. Un plan de movilidad y aire de Madrid no puede solo durar 4 años.
Urbanismo responsable para mejorar la Ciudad, su habitabilidad, la movilidad, la accesibilidad, el acceso al trabajo y a la vivienda de residencia.	Vía libre a proyectos urbanísticos de construcción de viviendas y espacios de negocios sin planes previos de movilidad, Operación Nuevo Norte, Carabanchel, Cuatro Caminos, Sur Este....	Diseño Urbano equilibrado, planes de reequilibrio Territorial, avance en viviendas Sociales y rehabilitación, puesta a disposición de viviendas acumuladas por capital especulativo y espacios industriales, de Negocios y comerciales utilizados como cajas de seguridad por fondos especuladores. Generación de Centros de negocios y trabajo próximos a domicilios de carácter Público como alternativas al teletrabajo o los desplazamientos. Poner coto a grades y múltiples Centros comerciales en desiertos periféricos, fomentar el comercio de proximidad, evitando la gentrificación de los barrios. Evitar la deslocalización de empresas sin planes de movilidad.

FACTOR DE ANALISIS	Madrid 360	CCOO MADRID
<p>Acceso de vehículos privados a la ciudad.</p>	<p>Eliminación gradual de los vehículos clasificados por la DGT como A o sin Etiqueta, comenzando con el acceso a Madrid Central y luego por anillos paulatinamente. Autorización de acceso a sus zonas para vecinos y comerciantes con locales e invitados de ambos hasta 20. En paso o Parking para etiquetas C con 2 o más ocupantes y ECO en todas sus modalidades. B y C pueden acceder para aparcar en Parking.</p>	<p>En las Zonas de bajas emisiones de la Ciudad que deben ser varias y distribuidas por su contaminación y actividad, el acceso debe ser restringido a todos los vehículos privados sea cual sea su tracción, dado que del rodamiento y frenado se desprende la mayor parte de la contaminación por partículas, además de los problemas de ocupación de espacio contra los peatones. Las excepciones de autorización por motivos fundamentados deben ser las mismas para residentes, pequeños empresarios con locales, trabajadores en estos locales, suministradores, trabajadores de mantenimiento, etc. En estas zonas la movilidad habitual debe ser andando o en transporte público colectivo, excepcionalmente en transporte público individual.</p>
<p>Planes de movilidad al trabajo, a polígonos industriales y a barrios.</p>	<p>No contemplan normativas si obligaciones, más allá de estudios, para la Gestión del transporte público.</p>	<p>CCOO propone Normas de obligado cumplimiento para que cualquier Centro de Trabajo con más de 25 trabajadores en apertura, traslado o cierre, tenga la obligación de realizar un plan de movilidad, que contenga un estudio de los orígenes/destinos de sus trabajadores por barrios o municipios y horarios con posibilidades de transporte colectivo preferentemente Público, esto mismo se debe extender a polígonos industriales o zonas comerciales que agrupan múltiples empresas pequeñas y en general a todos los barrios de Madrid y en especial a cada desarrollo urbano nuevo. Sin autorización municipal una vez visado y aprobado el plan no podría realizarse.</p>
<p>Transportes privados Alternativos y vehículos de movilidad personal, Motos, bicicletas, patinetes,...</p>	<p>Sin limitaciones mas allá de las legales establecidas, sin regulaciones de seguridad, accesibilidad, circulación y protección específicas. El Ayuntamiento de Madrid ha indicado que continuará con el proceso de expansión de BiciMAD, su servicio municipal de bicicletas, dentro y fuera de la M-30. Además, también creará nuevos carriles bici, mientras que someterá a estudio los ciclocarriles. Las motos con etiqueta medioambiental tipo C y B sí que podrán circular como hasta ahora por el centro. A estos vehículos de dos ruedas se les reconocerá en Madrid 360 como vehículos de alta ocupación. Las motos podrán circular libremente desde las 7:00 hasta las 00:00 horas. Entre las 22 y las 7 horas tienen que aparcar en un parking público en lugar de en la calle. Las motos sin etiqueta o "A" no podrán circular paulatinamente.</p>	<p>Proponemos establecer zonas de tráfico protegidas para estos vehículos, nuevas normas de seguridad y señalización con indicaciones de espacios seguros de carga o estacionamiento, prohibición expresa, notoria y vigilada de circular por aceras, su espacio debe serlo junto a otros vehículos no junto a los peatones, espacios específicos en intercambiadores intermodales. Las motocicletas o los VMP tanto con auto tracción como sin ella, no pueden ser la solución a la movilidad ni por climatología ni por edad o problemas de movilidad reducida, las soluciones universales son las del transporte colectivo público y andar de manera combinada.</p>

FACTOR DE ANALISIS	Madrid 360	CCOO MADRID
<p>Transportes privados para servicios privados de movilidad (VTC) VS Transportes Públicos para servicios privados de Movilidad (TAXI).</p>	<p>Libertad total de deambular por vías y realizar todo tipo de servicios tanto Taxi como VTC, libre competencia. Líneas de ayuda por valor de 5M€ anuales destinada a la renovación completa de la flota de taxis. Revisar el número de paradas de taxi para reducir los trayectos en vacío.</p>	<p>Cada tipo de transporte tiene surcos de negocio distintos, no puede ser la misma consideración, hay que regular la deambulación en el caso de Taxi desde las paradas de barrios e intercambiadores y en el caso de VTC prohibirla y solo activarse desde bases o en trayecto tras solicitudes previas de servicio, VTC no puede ser un Taxi privado. No podemos llenar las calles que prohibimos al tráfico rodado de VTC deambulando para encontrar clientes.</p>
<p>Utilización de espacios de la vía Pública para Actividades empresariales Privadas, plataformas de compartir vehículos, plataformas de reparto a domicilio y otras.</p>	<p>Eliminación de restricciones, incremento de posibilidades de ocupación de espacio, sin regulación de actividad y Centro de trabajo.</p>	<p>La ocupación de espacio público debe estar regulada, no podemos convertir nuestras calles en chatarrerías, o centros de tráfico constante para prestar servicios no requeridos con antelación. No podemos vaciar nuestras vías de vehículos privados para que sean ocupadas por vehículos compartidos y generar negocios no regulados, estos vehículos deben tomarse en bases o aparcamientos privados o públicos no en la vía y estacionarse o circular con las restricciones del resto de vehículos privados.</p>
<p>Aplicaciones de Gestión de transporte para logística y viajeros.</p>	<p>Facilitar la movilidad del ciudadano a través de la integración de los servicios en una única plataforma que permita el desarrollo de aplicaciones para el usuario (app):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Incorporar sistemas inteligentes que hagan más eficiente y sostenible la distribución urbana de mercancías (carga y descarga y optimización de rutas) • Usar la última tecnología disponible para la evaluación y seguimiento de los objetivos de Madrid 360 • Potenciar acciones de Mobility as a Service (Movilidad como servicio al ciudadano) en la ciudad 	<p>Incorporar aplicaciones en una única de gestión del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, que permita conocer en tiempo real por origen y destino toda la oferta de transporte y obtener título válido en todo el trayecto sin zonificación y que permita cambiar de modo en un plazo de 2 horas sin nuevo título de transporte, que permita la accesibilidad de las personas con discapacidades o limitaciones de movilidad, con indicaciones sonoras homologadas. Garantizar la movilidad como derecho y no como servicio, complementario a otros de carácter fundamental como el del trabajo, la salud, la cultura, la formación, etc...</p> <p>También requerimos aplicaciones que informen de la calidad del aire en contaminación y de semillas u otros agentes alérgicos, importantes para la Salud.</p>
<p>Gestión integral de la movilidad en la Ciudad.</p>	<p>Sin novedades que garanticen la coordinación de modos de transporte y que los transportes públicos lleguen a todas y todos en igualdad o equidad de condiciones.</p>	<p>Garantizar con medios técnicos y equipos de personas la coordinación de distintos modos de transporte para asegurando tiempos de transporte breves, coordinados y accesibles en condiciones de equidad para todos los ciudadanos de cualquier condición, edad, horario o lugar.</p>
<p>Distribución logística de mercancías en la Ciudad.</p>	<p>Distribución urbana de mercancías (DUM) Incorporar sistemas inteligentes que hagan más eficiente y sostenible la distribución urbana de mercancías (carga y descarga y optimización de rutas). Más de 100.000 establecimientos usan la reserva de plazas de carga y descarga. La ratio de establecimientos por cada reserva de plaza es de 13,5. Sólo el 23% están localizados a menos de 50 metros de una reserva de plaza. Sólo el 8% de los establecimientos tienen reserva de plaza privada. Se observa un importante crecimiento de viviendas como puntos de reparto a domicilio derivado del e-commerce.</p>	<p>Centros logísticos distribuidos, sistemas de distribución alternativa al Puerta a puerta con zonas de recepción y recogida por barrios, distribución inteligente en sistemas y horarios para distribuciones voluminosas o especiales. Sistemas colectivos de reparto frente a individuales. No permitir rutas amplias de muchos productos voluminosos por toda la ciudad, segmentar la distribución. Distribución masiva de mercancías por ferrocarril en especial materias peligrosas, fomentando puertos secos y centros logísticos distribuidos.</p>

FACTOR DE ANALISIS	Madrid 360	CCOO MADRID
<p>Inversiones y ayudas para fomentar una movilidad sostenible y menos emisiones y más limpias.</p>	<p>Invertir 250M EUR en 4 años en ayudas. Líneas de ayuda de 200M€ para la renovación de flotas. Un plan de sustitución de las calderas de carbón y gasóleo con ayudas de 50 millones</p>	<p>Establecer criterios de prevalencia en cualquier ayuda como rentas familiares, número de vehículos, facturación de empresas, renovación de vehículos de servicios públicos, etc. Incluir partidas a adaptación de elementos y vehículos para asegurar la accesibilidad universal. Realizar planes de inversión para mejorar y asegurar aceras, viales especiales, carriles bus, nuevos transportes limpios como tranvías, teleféricos o Trenes elevados monorraíl. Mejorar accesibilidad de espacios públicos en especial parques y zonas de juegos. Mejorar estado de calzadas en calles y señalizaciones cruces o accesos. Realizar inspecciones con inventario de inversiones para mejorar movilidad, accesibilidad y sostenibilidad ambiental.</p>
<p>Establecer sistemas de medida dinámicos de emisiones y contaminación, para vehículos, aparatos de calefacción, empresas, incineradoras, etc.</p>	<p>No hay propuesta de avanzar en estos controles.</p>	<p>CCOO de Madrid defiende la instalación progresiva de mediciones móviles zonales para identificar de manera cierta y exacta los vehículos más contaminantes o las instalaciones procediendo a su supresión de movilidad o cierre o sustitución de la instalación implicada. Estas mediciones también serían posibles mediante ITV e Inspecciones de Instalaciones, consideramos que el sistema de etiquetas no siempre es justo y eficaz y ha de ser complementado y verificado,</p>
<p>Coordinación con otras administraciones en materia de Movilidad y Calidad del Aire.</p>	<p>Declaración de intenciones: Definir una estrategia cohesionada y escalable que dé cobertura a toda la ciudad • Diseñar la estrategia con corresponsabilidad entre la administración y los ciudadanos • Coordinación estrecha con la Comunidad de Madrid y la Administración General del Estado para trabajar iniciativas conjuntas.</p>	<p>Sin una coordinación en el Consorcio de transportes, con Adif y Renfe Operadora en Cercanías y dialogo constante con los municipios del cinturón Metropolitano, es imposible avanzar en una movilidad eficaz y sostenible. Exigir la convocatoria del Consejo de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid y órganos similares de Transporte, donde estos implicados tienen representación y pueden acordar estos temas. Sin embargo, por falta de iniciativa y voluntad no se convocan estos órganos de participación y coordinación desde septiembre de 2011.</p>
<p>Zonas Verdes que amortiguan el CO2 y la contaminación ambiental, acústica, etc.</p>	<p>Plantación de más de 100.000 árboles en la ciudad. Crear un bosque metropolitano de 600 hectáreas en la ciudad. Conexión entre las diferentes zonas verdes de la ciudad para crear un corredor ecológico alrededor de Madrid.</p>	<p>Es necesario renovar y tratar el arbolado de la ciudad, La plantación de nuevos y reemplazar arboles debe realizarse con especies adecuadas y autóctonas. Analizar el consumo de agua, soporte de suelo, crecimiento, producción de semillas, etc. es fundamental. Generar y articular adecuadamente y de manera accesible los espacios verdes y ajardinados de la ciudad debería ser una prioridad. Para ello es imprescindible mejorar y ampliar plantillas e interiorizar cargas de trabajo externalizadas. El riego debe realizarse de manera sostenible.</p>
<p>Gestión de aparcamientos en la Ciudad.</p>	<p>Plazas de parking específicas para carsharing y carpooling, plazas de aparcamiento disuasorio, plazas de aparcamiento de rotación y residentes. Crear 5.000 plazas de rotación y residentes. el distrito Centro dispone de 53 aparcamientos de rotación, 140 aparcamientos mixtos y 7 aparcamientos de abonados. En total son 200 aparcamientos los que absorben la demanda de la zona. El Ayuntamiento gestiona 290 aparcamientos, de los que 231 son de residentes, 18 de rotación, 40 mixtos y 1 de disuasión</p>	<p>Sustituir una política de aparcamientos recaudatorios por una política de intermodalidad con posibilidad de aparcamiento gratuito con títulos de transporte. Establecer aparcamientos subterráneos para residentes, trabajadores y rotaciones en espacios públicos. Pero en general reducir el número de plazas de aparcamiento reduce la circulación y uso del vehículo privado lo que es objetivo prioritario. Por lo que la construcción de aparcamientos fuera de los intercambiadores no debería ser una prioridad sino una excepción, justificada en una zona concreta. La vía pública no debería ser una zona de ocupación brutal, desproporcionada e injustificada de los vehículos privados, o vehículos de negocios privados.</p>
<p>Gestión de Residuos en la ciudad y la contaminación que producen.</p>	<p>Realizar un plan de reducción de la producción en Valdemingómez para rebajar las emisiones</p>	<p>Apuesta decidida por un plan de residuos cero, cierre de incineradora, norma que regule el tratamiento próximo y separación de residuos en cada barrio sin generar nuevas emisiones por transporte ni desequilibrios territoriales de productores de basura a receptores. Limitación de vertederos, tratamiento específico de residuos especiales y lixiviados</p>

FACTOR DE ANALISIS	Madrid 360	CCOO MADRID
Generación Energética, Contaminación de la Generación energética, Consumo Energético y Pobreza Energética.	Potenciar la reducción del consumo en los edificios residenciales y la creación de zonas verdes a través de campañas de concienciación y bonificaciones fiscales para la mejora de la eficiencia energética. Ayudar a la implementación de fuentes de energía renovables a través de bonificaciones fiscales Servicios. Promocionar la implementación de fuentes de energía renovables y eliminación de gases contaminantes.	Fomentar medidas de ahorro energético con financiaciones y ayudas, para aislamientos y mejoras de equipos. Fomento de la autogeneración, especialmente en edificios e instalaciones públicas. Reducir la contaminación lumínica, sin reducir la seguridad y la calidad de la visión. Planes de ahorro y eficiencia energética para empresas. Actualmente la generación eléctrica y su posible efecto sobre la contaminación se produce fuera salvo generadores de emergencia que han de ser revisados, renovados y mejorados en su sostenibilidad.
Consumo de Agua y actuaciones.	Ahorro de Agua potable.	Mejora en las infraestructuras para evitar pérdidas, garantía de suministro a personas sin recursos, financiación y extensión de sistemas de ahorro de agua en zonas publicas y residenciales, red de aguas grises y reciclado y reutilización de aguas. Embalsado de aguas de lluvia en edificios e instalaciones públicas. Fuentes de agua potable en todos los barrios en un radio máximo de un km. Estudio completo del ciclo del Agua en Madrid, ampliación de expertos, investigaciones y plantillas. Análisis de aguas fluviales y vertidos a ríos. Inspección y control de usos indebidos.
Contratación Publica sostenible.	Hacer de la Administración Pública un ejemplo y referente de sostenibilidad y potenciar criterios de contratación sostenible	Toda una batería de medidas de sostenibilidad en la contratación pública, asegurando coordinación de actividades, huella ecológica o de carbono, participación sindical, uso de materias no lesivas, tratamiento de residuos, consumos responsables, ahorro de energía y recursos naturales, formación de las y los trabajadores, etc. Y para contrastar, mejorar y verificar esta una mesa técnica de contratación Publica y sus pliegos con la Administración y los agentes Sociales.

Resumen General:

El documento de Madrid 360 es una propuesta técnicamente completa, pero sesgada al negocio y al consumo lineal, con algunas medidas acertadas, otras no tanto, pero sin avanzar en medidas concretas en los barrios más afectados, sin propuestas que mejoren la situación para millones de trabajadores, considerando la movilidad como un servicio en vez de como un derecho complemento de derechos fundamentales. Es mas una operación de marketing efectista y publicista que un verdadero análisis y propuesta de actuaciones realista y con proyección de futuro para una ciudad sostenible. Uno de sus defectos, y no menor, por lo que significa de calidad y futuro, es que no ha sido consensuada, ni debatida con los agentes sociales y la sociedad organizada e interesada. No considera medidas concretas de zonas de bajas emisiones en los barrios más contaminados, solo ofrece declaración de intenciones en mejora de transporte público, hace demasiado hincapié en la mejora del transporte privado y no apuesta por una estrategia eficaz de residuos cero sino por la mejora de la incineración y el transporte de residuos a las zonas de siempre, más desfavorecidas. El cuadro anterior simplifica y detalla cada una de las propuestas que realiza frente a las que impulsamos desde CCOO Madrid.