



Pacto de las ciudades del Cinturón Sur por una movilidad sostenible

Aunque este último año la prioridad ha sido hacer frente a la emergencia sanitaria y sus consecuencias sociales y económicas, las **crisis ecológica y climática siguen estando presentes**.

La ciencia nos dice que no podemos olvidarnos ni ignorar estos desafíos. La **próxima década es decisiva** para actuar contra la crisis climática y los cuatro próximos años serán cruciales para tejer una respuesta y evitar que las consecuencias que ya estamos viviendo sean irreversibles.

Esta pandemia ha mostrado la **fragilidad del ser humano y su vulnerabilidad** ante fenómenos globales, como la emergencia climática que ya está presente. Los efectos de un minúsculo pero demoledor virus han demostrado lo dañina que puede ser una crisis sin estrategias de prevención y mitigación que puedan hacerle frente de forma efectiva.

Ahora que podemos vislumbrar un futuro sin covid tenemos **la obligación de replantearnos cómo funcionan** nuestras urbes. En este proceso, la administración municipal tendrá un papel clave. Los ayuntamientos, en el ámbito de nuestras competencias, **asumimos la responsabilidad de establecer políticas que generen este cambio social y ambiental**.

Y es que cada vez hay más evidencias científicas que apuntan a la **estrecha relación entre la salud del planeta y la humana**. La 'nueva normalidad' no puede reproducir el modelo que nos ha conducido hasta la emergencia ecológica y social actual.

Solo **creando ciudades más resilientes** podremos luchar para evitar los peores efectos de la crisis climática o de futuras pandemias. **Debemos adaptar la ciudad** hacia un modelo más sostenible con mayor protagonismo de las personas, los servicios públicos, las zonas verdes, la movilidad peatonal y ciclista y el consumo local.

En el confinamiento y la desescalada vimos cómo **nuestras ciudades no están adaptadas a las personas** lo que obligó a realizar cambios en el reparto del espacio público urbano y así p.ej. poder caminar manteniendo la distancia de seguridad en espacios abiertos. Esta situación fue una llamada de atención para el futuro: **el diseño de nuestro espacio público debe responder a las necesidades de todas las personas y no solo de las que se mueven en coche**.

Asimismo, los efectos positivos que tuvo el confinamiento en la calidad del aire nos mostraron que la **transición hacia una movilidad sostenible** es una cuestión urgente que no debe retrasarse. La **mala calidad del aire** lleva siendo demasiados años un **problema de salud pública en España**, que afecta especialmente a las zonas más urbanizadas como la Comunidad de Madrid.



Según el Instituto Nacional de Estadística y el Ministerio de Medio Ambiente, se han producido 93.000 muertes prematuras en nuestro país a causa de la contaminación atmosférica en la última década.

En particular, **Madrid y su área metropolitana lideran las muertes por contaminación en las ciudades europeas**. Los datos muestran que la zona en la que se encuentran las ciudades del Cinturón Sur abajo firmantes, tiene la mayor mortalidad asociada a la contaminación atmosférica por dióxido de nitrógeno (NO₂) de entre mil urbes analizadas en Europa.

Desafortunadamente, la Encuesta Domiciliaria de Movilidad de 2018 -publicada en febrero de 2020- nos mostró que **en la Comunidad de Madrid la tendencia** en los últimos años es un aumento del uso **del vehículo privado**, en especial en el área metropolitana. Es necesario tomar **medidas lo antes posible** para romper estas inercias, creando espacios peatonales, fomentando un transporte seguro en bicicleta, el transporte público y otros medios no contaminantes.

Con estas medidas nos anticiparemos a las obligaciones que impondrá la **Ley de cambio climático y transición energética**, actualmente en tramitación parlamentaria, a las ciudades de más de 50.000 habitantes. Esta ley obligará también a la implantación de zonas de bajas emisiones antes de 2023, enmienda que ya ha sido aprobada en la Comisión de Transición Ecológica del Congreso que negocia la futura Ley.

Por todo lo anterior, **los ayuntamientos abajo firmantes nos comprometemos a llevar a cabo las siguientes acciones en el ámbito de nuestras competencias:**

- **Avanzaremos hacia un modelo de ciudades 15 minutos: más seguras, más cercanas y más sostenibles**

Implantaremos progresivamente un modelo de ciudad de proximidad, asegurando que cada barrio cuenta con servicios públicos (centros de salud, centros de día, colegios) y comercios accesibles andando en menos de 15 minutos.

Promoveremos espacios abiertos en todos los barrios, en especial en aquéllos que, por su densidad, carezcan de espacios peatonales seguros, ya sea dedicando itinerarios peatonales completos o zonas de prioridad peatonal sin tráfico de paso (tipo 'supermanzanas').

Además, nos comprometemos a naturalizar las calles mediante más zonas verdes, huertos urbanos y parques infantiles. Para ello, ampliaremos las áreas naturales existentes en los barrios y crearemos nuevas sobre las bases del urbanismo sostenible.

Este modelo de ciudad reduce la necesidad de movilidad para que solo tengan lugar los desplazamientos estrictamente necesarios y estos sean más fluidos. Por ello, realizaremos un nuevo reparto del espacio público ampliando las vías



peatonales y reduciendo la superficie dedicada al aparcamiento y a la circulación de automóviles.

- **Fomentaremos desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público, desincentivando el vehículo particular**

Avanzaremos hacia un nuevo modelo de movilidad urbana e interurbana sostenible que se consolide de forma permanente para luchar contra los efectos de la contaminación y la crisis climática.

Sabiendo que la mayoría de los desplazamientos se hacen a pie, ampliaremos la superficie peatonal ya sea peatonalizando calles completas o extendiendo las aceras. En un primer momento, estas actuaciones podrán ser provisionales (mediante vallas sobre la calzada o las franjas de aparcamiento) y, más tarde, requerirán nuevas infraestructuras para convertirlas en permanentes, consolidando este nuevo reparto del espacio.

En paralelo a estas actuaciones, planearemos y ejecutaremos itinerarios peatonales permanentes para incentivar la marcha a pie en trayectos cómodos y seguros, por todo el municipio y no solo en los cascos históricos, uniendo los principales puntos atractores de movilidad.

Habilitaremos vías ciclistas exclusivas en las principales arterias de movilidad del municipio conectando los tramos ya existentes de carril bici. En un primer momento, al igual que en el caso anterior, se podrán utilizar vallas, señales y pintura, evitando obras de construcción. Posteriormente, estableceremos un plan para que los nuevos carriles bici se consoliden como permanentes, mediante obras y nueva infraestructura.

Ampliaremos el espacio disponible para el transporte público sostenible, como los autobuses, replanteando la actual distribución de las calzadas, dedicadas en su mayoría al automóvil, aunque sea el medio más ineficiente. Para ello, habilitaremos plataformas especiales y nuevos carriles bus, que, aunque inicialmente puedan ser provisionales, tendrán vocación de continuidad.

Además de la ampliación del espacio, estudiaremos mejoras del servicio de bus como el establecimiento de prioridad semafórica y la renovación de paradas por otras más amplias y accesibles.

Introduciremos en estas medidas la perspectiva de género no solo desde el concepto de seguridad en los desplazamientos (especialmente por la noche) sino como un elemento de planificación del modelo de movilidad. La EDM muestra que las mujeres se mueven de manera más sostenible tanto en el transporte público (27% de mujeres frente a 21% de hombres) como en los desplazamientos a pie (36% frente a 31%).



- **Realizaremos un diseño urbano adaptado al concepto ‘Ciudad 30’**

La velocidad de los vehículos está relacionada con una mayor incidencia de contaminación ambiental, la seguridad vial y la convivencia con peatones y ciclistas. Por ello, nos comprometemos a reducir la velocidad de circulación media estableciendo los 30 km/h como velocidad máxima general en el municipio, aunque en determinadas vías arteriales se aumente hasta los 50 km/h; y limitando a 70 km/h la velocidad de circulación en las vías de circunvalación y en las carreteras de acceso al municipio.

- **Aprobaremos un protocolo anticontaminación en menos de 6 meses**

El protocolo marco ante episodios de alta contaminación de la Comunidad de Madrid aprobado en noviembre de 2017 requería a las catorce principales ciudades la aprobación de protocolos de anticontaminación.

En caso de no haberlos aprobado, nos comprometemos a hacerlo en el plazo de 6 meses. En caso de ya haberlos aprobado, nos comprometemos a revisar su contenido asegurando que estos reflejen la mayor ambición posible en la protección de la salud pública y la lucha contra la contaminación ambiental.

Asimismo, trabajaremos conjuntamente para lograr una mayor coordinación entre los protocolos de nuestros ayuntamientos homologando los criterios empleados para definir los escenarios de alta contaminación y las medidas adoptadas.

- **Implementaremos zonas de bajas emisiones con la mayor urgencia que sea posible**

El anteproyecto de Ley de Cambio Climático y Transición Energética, actualmente en tramitación parlamentaria, incluye la obligación a las ciudades de más de 50.000 habitantes de implementar de zonas de bajas emisiones antes de 2023.

Esta enmienda ha sido ya acordada entre los grupos políticos en la Comisión de Transición Ecológica del Congreso de los diputados. Por ello, los ayuntamientos abajo firmantes nos comprometemos a anticiparnos a este requisito, implementando zonas de bajas emisiones en nuestros cascos urbanos lo antes posible en esta legislatura, no apurando el plazo de la ley.



- **Rediseñaremos el trazado y mejoraremos la dotación de las líneas de autobuses municipales**

Los autobuses municipales tienen un gran potencial para evitar el uso del transporte privado y se muestran eficaces para suponer una alternativa si los recorridos de las líneas y la frecuencia son adecuados.

Mientras dure la pandemia, la necesidad de mantener la distancia en el transporte público plantea un problema a las ciudades y sus habitantes. En las horas punta los transportes públicos movilizan la mayor parte de viajeros, resultando inviable dirigir toda esa demanda al automóvil particular, no solo desde un punto de vista ambiental sino de la propia movilidad.

Por ello, para asegurar que se pueda respetar la distancia de seguridad incrementaremos la capacidad de los transportes públicos para reducir su nivel de ocupación. En nuestros ayuntamientos incrementaremos la frecuencia de los autobuses, considerando también servicios especiales en los tramos de mayor demanda y la revisión de las fases semafóricas, ya mencionada.

Además, nos comprometemos a analizar la idoneidad del trazado actual de las líneas de autobuses de nuestros ayuntamientos, de forma que complementen al resto de modos de transporte (Metro, Cercanías y tranvía). En caso de que los trazados actuales no se adecúen a las necesidades de movilidad de nuestra ciudad, propondremos recorridos alternativos al Consorcio Regional de Transportes. Asimismo, mejoraremos la dotación de las líneas de autobuses municipales antes del final de la legislatura.

- **Colaboraremos entre ayuntamientos y actuaremos conjuntamente para reclamar ante otras administraciones**

Además de las medidas anteriores los ayuntamientos abajo firmantes iniciaremos una mayor colaboración entre nuestras administraciones celebrando periódicamente una mesa intermunicipal por la movilidad de la zona metropolitana de Madrid.

Los abajo firmantes nos uniremos para reclamar a otras administraciones las reformas necesarias para la mejora de la movilidad en nuestras ciudades, en la conexión entre ellas y con la ciudad de Madrid.

Ante el Ministerio de Fomento reclamaremos la mejora del servicio de Cercanías acelerando la ejecución del Plan de Actuación para la Comunidad de Madrid. Además, para aumentar la capacidad de dichas vías en nº viajeros/hora, reclamaremos que se habiliten carriles de circulación para uso exclusivo de autobuses en las autovías que conectan la ciudad de Madrid con las ciudades del cinturón sur (A-4, A-5 y A-42) y las de conexión entre ellas.

El Cercanías es la principal alternativa al vehículo privado en la conexión de la zona metropolitana con la ciudad de Madrid, pero la calidad del servicio recibe



quejas de los vecinos que reclaman un mayor cumplimiento de horarios y la dotación de elementos que aseguren la accesibilidad en las estaciones.

Respecto al carril bus VAO, éste se ha mostrado como una medida muy exitosa en la promoción del uso del transporte público en la conexión de los municipios del noroeste con la ciudad de Madrid. Extender este modelo al Sur, una zona con mucha mayor densidad poblacional y volumen de desplazamientos, es prioritario en la transición hacia una movilidad sostenible. Además, el rescate de las autopistas radiales, ahora de titularidad estatal, abre una ventana de oportunidad para su uso en la mejora de la conexión de nuestras ciudades con Madrid.

Por otro lado, ante la Comunidad de Madrid reclamaremos la implementación de sistemas de billete único que fomenten la intermodalidad. El fomento del transporte público pasa necesariamente por una mayor integración entre los diferentes modos de transporte masivo (cercanías, líneas de autobuses de los distintos ayuntamientos, metro de Madrid, etc.).

Si las alternativas de transporte público están integradas, se puede elegir según las necesidades, cómo hacer cada recorrido. Por ello, reclamaremos el desarrollo de un sistema intermodal que al final del viaje calcule automáticamente la mejor combinación de coste para el usuario. Si el sistema está desconectado entre sí como hoy en día, se incentiva el uso del transporte particular al dificultar el empleo de distintos medios de transporte públicos.

- **Aprobaremos estos compromisos en los órganos de gobierno de nuestro ayuntamiento**

El compromiso de los abajo firmantes con un nuevo modelo de ciudad más sostenible es total. Por ello, nos comprometemos a trasladar este pacto a nuestros municipios y aprobarlo en los órganos de gobierno correspondientes.

25 de marzo de 2021