

## NOTA DE PRENSA RESUMIDA

La Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid aprobó el pasado 27 de mayo el anteproyecto por el que se modifica la ordenanza de Movilidad Sostenible que entró en vigor en 2018, la cual modifica Madrid Central, anulado por la Justicia, para crear en su lugar dos zonas de bajas emisiones, una en la misma ubicación que Madrid Central y otra en plaza Elíptica hasta final de 2024, y en enero de 2025 se crearía la Zona de Bajas Emisiones más grande de Europa con 604 kilómetros cuadrados que abarcaría la totalidad del termino municipal de Madrid, y donde no estaría permitida la circulación en todo el termino municipal de vehículos sin distintivo ambiental de la DGT, los considerados más contaminantes, (turismos de gasolina matriculados antes del año 2000, diésel matriculados antes del año 2006 y motocicletas anteriores a 2003)

Un grupo de personas agrupadas en la “Plataforma de Vehículos Afectados por la Movilidad en España” ha presentado a título individual una serie de alegaciones al mencionado anteproyecto.

Esta plataforma constituida en torno a un grupo de una red social reúne a ciudadanos afectados, sobretodo pertenecientes al colectivo con menos recursos económicos que no pueden permitirse por su capacidad económica adquirir un vehículo nuevo ni, en la mayoría de los casos, de segunda mano; trabajadores autónomos que necesitan como herramienta imprescindible de trabajo utilizar sus vehículos ; asalariados que no disponen de otro medio para llegar a sus puestos de trabajo de forma económica, en un tiempo prudencial y a diferentes horas del día; propietarios de vehículos de más de 30 años; jubilados o estudiantes

Las alegaciones y medidas propuestas que se plantean son las siguientes.

- Determinadas disposiciones de la ordenanza suponen una vulneración de los derechos y libertades fundamentales recogidas en el ordenamiento jurídico de la Unión Europea, la Constitución Española, el Estatuto de Autonomía de la CAM, y los tratados internacionales suscritos por España, en concreto a lo relativo el derecho a circular por el territorio nacional, la libertad de circulación de personas, bienes y mercancías, la libre circulación de los trabajadores, el derecho a la propiedad privada, la libertad y la igualdad de los españoles ante la ley, y el derecho a protección contra toda discriminación.

La regulación de los derechos fundamentales y libertades públicas son materias reservadas para una Ley Orgánica, debiendo ser aprobada por el Congreso de los Diputados, y no son competencia de una Ordenanza Municipal. Así mismo sólo se puede prohibir restringir la libertad de circulación por resolución judicial o si están declarados los Estados de Excepción o de Sitio.

- Realizan una interpretación abusiva de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y el Reglamento General de Circulación, al establecer la prohibición total de circular por todas las vías de un término municipal.

- Las ayudas que plantea para particulares son insuficientes.

El Plan Estratégico de Subvenciones 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid prevé unas ayudas en ese periodo de 34.000.000 € para la renovación de vehículos particulares. Si solo se otorgase una ayuda para la renovación a 200.000 propietarios del total de turismos, la generosa ayuda sería de 170 € por vehículo, algo ridículo.

- No hay un estudio del impacto económico en los negocios de Madrid, especialmente en los ubicados dentro de las nuevas Zonas de Bajas Emisiones, ni un estudio del impacto económico para ciudadanos, empresas y en el turismo de la prohibición en 2025 de acceder al municipio de Madrid a todos los vehículos que no tengan etiquetado ambiental.

Según un estudio de la Plataforma Afectados por Madrid Central, en el primer trimestre de funcionamiento de Madrid Central el 44,92% reflejó en sus declaraciones del IVA pérdidas superiores al 10%. A nivel global, la media del balance económico de todas las empresas consultadas reflejó una caída del 9,4%.

En diciembre de 2018 se presentó un estudio elaborado por investigadores de la Escuela Politécnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la Universidad Politécnica de Madrid (UPM) en 2018 titulado 'Impacto en el transporte de las medidas para mejorar la calidad del aire en las ciudades. Aplicación a las restricciones por categoría de motor'. La principal conclusión de este estudio fue el impacto negativo que dicha medida podría producir en la economía; frente a un cálculo aproximado de 61,8 M de euros de ahorro, se podrían producir 81,6 M de coste, con un desequilibrio de casi 20 M de euros.

- No se ha tenido en cuenta la situación de pandemia por COVID-19 y su impacto en la movilidad individual, teletrabajo y uso de transportes, y en la economía de los madrileños

En los tiempos de pandemia actual, la cual se prevé que dure varios años debido a las variantes con mayor índice de transmisibilidad que aparecen cada trimestre y a una inmunidad derivada de las vacunas limitada a entre 6 y 9 meses, la forma más segura de desplazamiento es el vehículo individual frente a los riesgos asociados de un transporte público abarrotado en las horas punta, por lo que evitar las aglomeraciones supone exponerse al virus en menor medida. En este mismo sentido se han manifestado el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana; la Dirección General de Tráfico; el ex - ministro de Sanidad Salvador Illa; y la CAM, pero el Ayuntamiento no lo ha tenido en cuenta.

En los documentos presentados por el Ayuntamiento no hay ninguna referencia a la incidencia del teletrabajo en la movilidad actual, circunstancia que ha reducido los desplazamientos individuales y por tanto ha contribuido a reducir la emisión de gases contaminantes.

Respecto a los efectos de la crisis económica derivada de la pandemia, Madrid es la tercera comunidad que más ha sufrido el impacto del confinamiento derivado del Covid-19 sobre el crecimiento de su economía, por lo que se enfrenta a una crisis económica y de empleo que marcará su devenir en los próximos años, por tanto el privar a muchos madrileños de su medio de transporte individual y obligarles a realizar un desembolso monetario extraordinario, no previsto e innecesario para adquirir otro nos parece injustificado y demuestra muy poca sensibilidad, empatía y conocimiento de la realidad.

Tampoco hay ninguna referencia en los documentos presentados al significativo incremento de los desplazamientos de vehículos para la distribución y reparto urbano de mercancías derivado del incremento de las "compras en línea".

- Imposibilidad de adaptación en los plazos indicados de determinados vehículos

Los vehículos catalogados como históricos (+ de 30 años) quedan en parte exentos de algunas limitaciones, pero con el calendario establecido se da la paradoja de que un vehículo de 1996 sin distintivo ambiental no se puede catalogar como histórico hasta el 2026 y sin embargo desde el 2025 no podría circular. Con esto está condenando a todos los vehículos de menos de 30 años, es decir los vehículos de gasolina matriculados entre 1996 y 2000 y a los diesel de entre 1996 y 2006.

- Simplismo e inexactitud del criterio único para establecer cuales son los vehículos “más contaminantes” y falta de adaptación a la última Directiva Europea.

El criterio único para considerar un vehículo como contaminante se basa en la catalogación efectuada por la DGT, y no se tienen en cuenta otros factores como estado del vehículo, potencia, peso, tamaño, uso que se le da, horas reales de circulación y kilómetros recorridos dentro del término municipal, o mejoras efectuadas para reducir sus emisiones. Dicho sistema solo considera el tipo de motorización del vehículo según su año y no tiene en cuenta la cantidad de emisiones homologadas.

El cálculo medioambiental debería incluir las emisiones de la cadena de producción completa: la fabricación, uso y reciclaje de un vehículo, donde vehículos clasificados como “0 emisiones” como los eléctricos tienen un proceso de fabricación y reciclaje con un impacto severo en el medio ambiente.

Según un estudio de la OCU, con el sistema de distintivos ambientales algunas categorías de coche con etiqueta Eco, como los nuevos microhíbridos o mild-hybrid con etiqueta ECO contaminan más que vehículos de diésel y gasolina que disponen de etiqueta C.

- Falta de claridad en el número de vehículos afectados y su distribución por categorías.

En los documentos presentados se habla, según datos de la DGT que el número de turismos censados en diciembre de 2019 en el municipio de Madrid sin distintivo ambiental era de 315.477 vehículos.

Sin embargo en diciembre de 2019 el Ayuntamiento de Madrid realizó una campaña informando a los propietarios de vehículos sin distintivo ambiental que no podrían aparcar en zona SER a partir del 1 de enero. Esta medida afectaba a unos 42.000 vehículos según informó el Ayuntamiento de Madrid.

Esta divergencia en los datos puede suponer que las decisiones que se tomaron en años anteriores podían no haber estado justificadas debidamente.

Consideramos que hay dudas respecto a la cifra de vehículos sin etiqueta ambiental que maneja el Ayuntamiento, por lo que solicitamos que se proporcione la cifra total de vehículos censados en el municipio de Madrid junto con un desglose del número de vehículos a motor sin etiqueta ambiental afectados por la normativa clasificados según su categoría, año de matriculación y tipo de vehículo.

- Existen defectos en el estudio de impacto presupuestario al no considerar la reducción de ingresos por concepto del IVTM ; hay una desproporcionalidad del gasto de las medidas propuestas en relación al parque de vehículos afectados ; no se presenta un estudio del impacto económico del mayor uso del transporte público

En los documentos presentados no hay una evaluación de la pérdida de ingresos que supondría para el Ayuntamiento dejar de cobrar el Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM) a todos los vehículos sin etiqueta ambiental, por tanto la memoria económica presentada esta desvirtuada y no se ajusta la realidad. Si tenemos en cuenta la cifra de 315.477 turismos sin etiqueta ambiental que utiliza el Ayuntamiento, esto supondría aproximadamente 34 M de eur, una cifra que de no ingresarse podría poner en riesgo la sostenibilidad financiera del Ayuntamiento.

Según los estudios elaborados por el Ayuntamiento de Madrid el coste total de implantación del sistema de control, de accesos a “Madrid ZBE” durante el período 2021-2025 se estima en 18.955.482,80 euros. De acuerdo a sus propios estudios se prevé que para 2025 el porcentaje de viajes en automóviles turismo sin distintivo ambiental que circularían por la ciudad de Madrid supondrían el 4,9% del total en el escenario tendencial actual. Por tanto la implementación de las medidas de control supondrá un gasto innecesario y desproporcionado teniendo en cuenta el reducido tamaño del parque de vehículos al que se prohibir totalmente su circulación. Un dinero que en esta época de crisis económica y social y de necesidad sanitaria se podría dedicar a finales más útiles.

Según indica el propio Ayuntamiento las restricciones a los vehículos sin etiqueta ambiental supondrán un mayor uso del transporte público. Dicho incremento supone mayores gastos en la red de transporte público tanto en refuerzo de personal, vehículos, limpieza, mantenimiento, etc. que no han sido evaluados impidiendo conocer el coste real del proyecto.

- Dificultades de adaptar la flota para el transporte de mercancías de largo recorrido y posibles problemas de desabastecimiento.

En la actualidad hay una flota de camiones en parte no adaptada, hay una inexistencia de vehículos “eco” para grandes camiones que realizan transporte de largo recorrido, y estas trabas e imposibilidad de circular para unos vehículos específicos y muy necesarios puede ocasionar el desabastecimiento de lugares como Mercamadrid, que a su vez distribuyen al pequeño comercio minorista y hostelería, y de las grandes superficies comerciales. Se deberá de tener en cuenta el coste económico y social de la renovación del parque automovilístico, que afectaría especialmente a las personas y operadores del sector transporte con menos recursos

- Existen defectos en el estudio de impacto presupuestario respecto a los ingresos derivados de las nuevas zonas SER, y ausencia de consulta a las Asociaciones de Vecinos donde se pretenden implantar nuevas zonas SER.

En los documentos presentados se indica que: “En el momento de redacción de la ordenanza no resulta posible estimar los ingresos que se derivarían de la gestión del SER en las nuevas zonas.”

La zona SER existe en Madrid desde el 1-11-2002, por tanto consideramos que el Ayuntamiento tiene datos históricos suficientes como para poder hacer una estimación de los ingresos derivados de la imposición de nuevas zonas SER, y no aportar una estimación de ingresos supone desvirtuar la memoria económica, ya que si los gastos fueran muy superiores a los ingresos reales se podría poner en riesgo la sostenibilidad financiera del Ayuntamiento.

En el apartado de “exposición de motivos” de todas las nuevas zona SER se indica “Se decide abordar el estudio del estado del aparcamiento en el barrio de XXX a partir de las solicitudes recibidas en el Ayuntamiento por parte de representantes de vecinos de la zona ante la enorme dificultad de estacionamiento que sufren los residentes de la zona.”

Nos resulta muy curioso que todas las asociaciones de vecinos se hayan puesto de acuerdo en lo mismo. Además no identifica quienes son esos representantes, a cuantos vecinos representan, ni la naturaleza de las peticiones.

- Ausencia de una evaluación del impacto de la circulación en vías alternativas si se prohíbe la circulación por la A42 en Plaza elíptica y en la M-30, y en todo el término municipal a los vehículos de sin distintivo ambiental.

La prohibición de circular en el tramo de la A-42 en Plaza Elíptica, y las prohibiciones paulatinas de circular dentro de la M-30, en la propia la M-30 y dentro del todo el termino municipal supondrá el desplazamiento del trafico a otras vías de alta capacidad, pudiendo producirse más atascos de los habituales teniendo una incidencia negativa en la contaminación, por lo que las medidas establecidas no solo podrían no paliarían la situación sino que la agravarían siendo por tanto contraproducentes. A este respecto no se adjunta ningún estudio por parte del Ayuntamiento.

Dentro del planteamiento del Ayuntamiento de Madrid de prohibir la circulación de vehículos sin etiqueta ambiental por fases hasta 2024 y totalmente dentro del término municipal de Madrid a partir de 2025 no tienen cuenta la dificultad logística y el coste en tiempo y dinero que supondrá para los particulares y transportistas, dado que todas las autopistas de circunvalaciones actuales, M-30, M-40, M-45 y M-50 tienen tramos que están dentro del término municipal.

Como ejemplo, una ruta en sentido norte sur de la península viniendo de la A1 que pase por Alcobendas y Pinto para continuar por la A4 cumpliendo la normativa que se plantea supondría aumento de la duración del recorrido del 103,7% (53 min) y un aumento de la distancia recorrida del 110,82% (43 km)

- Ausencia de una evaluación del impacto en los rodajes cinematográficos de las medidas propuestas, y la reducción consiguiente de ingresos para las arcas municipales.

La modificación de la ordenanza no establece ninguna excepción para los vehículos utilizados en la vía pública o privada en rodajes de producciones cinematográficas, lo que en la práctica impediría realizar y ambientar rodajes con vehículos cuyas escenas recreen periodos anteriores a 2006. Resulta contradictorio que se busquen fomentar los rodajes en Madrid como forma de promoción de la ciudad y fuente de ingresos, y al mismo tiempo se ponga trabas para que se puedan llevar a cabo sin inconvenientes ni limitaciones y dificultando la recreación de determinadas épocas.

- Ausencia de consideración de los vehículos clásicos e históricos como patrimonio histórico y los eventos que generan

En ninguno de los documentos presentados por el Ayuntamiento se hace mención a la importancia de preservar los vehículos clásicos e históricos como parte del patrimonio histórico, por el contrario la idea general que se desprende es que son una plaga nociva que debe ser eliminada de la circulación.

En la Comunidad de Madrid existen cinco museos dedicados a los vehículos antiguos y clásicos, centenares de clubes de motos, automóviles, vehículos industriales, y antes de la pandemia todos los fines de semana en la Comunidad de Madrid se celebraban numerosas concentraciones, exposiciones, mercadillos, encuentros, festivales, eventos, carreras y marchas con vehículos clásicos e históricos, generando una actividad económica y de ocio con muchos seguidores.

También en la ciudad de Madrid se celebraban al menos dos grandes ferias: “Classic madrid – salón internacional del vehículo clásico” y “Retromóvil – salón internacional del vehículo de época, clásico y colección” que en 2019 reunió a más de 30.000 personas. Destacar también las distintas actividades y carreras con vehículos clásicos que lo largo del año se celebraban en el Circuito del Jarama – RACE, como “Espíritu del Jarama” que en 2018 reunió a más de 19.000 espectadores, o “Jarama Classic” en 2019 con más de 10.000 espectadores.

Es evidente que en la ciudad de Madrid y la región existe mucha afición por el mundo del motor y en especial por los vehículos antiguos, por tanto el Ayuntamiento de Madrid debería ser más proactivo en la defensa del patrimonio histórico y no condenar a estos vehículos al desguace, a museos o acabar su vida útil en localidades con normativa más amigable.

- Ausencia de propuesta de medidas para reducir la contaminación más allá de reducir las emisiones de los vehículos

En los documentos presentados solo se centran en reducir las emisiones de vehículos, no haciendo alusiones a otras fuentes de emisiones como son las calderas, chimeneas de leña, la actividad residencial, el aterrizaje y despegue de aeronaves o el tratamiento y eliminación de residuos.

Tampoco hay alusión a otras formas de reducir la contaminación como plantar árboles y otras especies vegetales, o favorecer la implantación de nuevos materiales de construcción que absorben los contaminantes

- Ausencia de estudios que justifiquen las medidas de crear una ZBE en todo el término municipal de Madrid donde no se permita la circulación de vehículos sin etiqueta ambiental, basándose por ejemplo en los resultados de otras ciudades españolas y europeas.

Analizamos en detall en las alegaciones los ejemplos de Londres y Milán donde aunque las zonas de bajas emisiones han tenido efectos positivos han sido relativamente pequeños y frecuentemente no significativos.

En Barcelona según un estudio de Agencia de Salud Pública de Barcelona de junio de 2021 se concluye que la entrada en vigor de la ZBE hasta ahora no ha implicado ningún cambio significativo en la contaminación. Hay menos vehículos “altamente contaminantes” en circulación, pero la misma contaminación. Estas medidas que han tenido un gran impacto en la opinión pública, dado que obligan a cambiar de vehículo a muchas familias, autónomos y empresas, haciendo un esfuerzo económico considerable, tradicionalmente el segundo gasto más importante de las familias después de la vivienda, pero los resultados no han sido los esperados.

- Ausencia de un estudio del impacto ambiental de los nuevos límites de velocidad en vías urbanas

El Ayuntamiento se limita a trasponer las modificaciones de la reforma del Reglamento de Circulación de la Dirección General de Tráfico sin aportar un estudio previo de la incidencia de las reducciones de velocidad fijadas en la congestión del tráfico urbano y las emisiones de los vehículos

Expertos alertan de que los límites de velocidad en ciudad pueden provocar un incremento de los índices de contaminación y tener consecuencias negativas para el medio ambiente.

Al circular en marchas más bajas los niveles de consumo y contaminación suben en gran medida respecto a si se hace en marchas más largas a bajas revoluciones. Los expertos en mecánica indican que esto hace que las partículas contaminantes se acumulen en el sistema de escape del vehículo, especialmente en el filtro de partículas, acumulando una gran cantidad de impurezas y pudiendo llegar a taponarlo produciendo un aumento de las emisiones y averías, así como averías en el embrague.

Además de las medidas expuestas en las conclusiones proponemos una serie de actuaciones concretas:

1) Introducir en la aplicación de la norma las consideraciones de uso, kilómetros anuales recorridos, por segmento automovilístico según tamaño peso y potencia, y en función del buen mantenimiento de los sistemas anticontaminantes del vehículo, siempre en consonancia con la normativa de emisiones del RGV y las inspecciones de las ITV para cada tipo de vehículo.

2) Un plan de ayudas con una dotación suficiente para compensar a los propietarios de vehículos particulares sin etiqueta ambiental que voluntariamente quieran cambiar o adaptar su vehículo:

- Conversión a vehículos históricos cuando las características los permitan: pago íntegro de los costes según facturas (estimado en menos de 1.000 eur)
- Conversión a vehículos propulsados por GAS como GLP: pago íntegro de los costes y homologaciones según facturas
- Ayudas para la instalación de catalizadores de última generación, filtros de partículas y mejoras que reduzcan las emisiones.
- Adquisición de vehículos con distintivo ambiental C, cero y Eco: 10.000 € por turismo, 6.000 € por motocicleta
- Abono anual de transportes de la Zona C2 de la Comunidad de Madrid durante 12 años para quienes desguacen su vehículo sin etiqueta ambiental
- Bono de 12.000 euros para utilizar en empresas de “vehículo compartido” (turismo, motocicleta, bicicleta, patinete) para quienes desguacen su vehículo sin etiqueta ambiental

3) Introducir el reconocimiento e incluso la promoción de las adecuaciones y transformaciones en vehículos, como en el caso de Alemania, que cofinancia la instalación de filtros, fomentando la implantación de una red eficaz de combustibles Biodiesel, talleres homologados y especializados en instalar catalizadores y filtros, conversión a GLP autoras, etc.

4) Establecer estrategias municipales estables para el control y fomento de un mantenimiento responsable de los automóviles que preserve el buen estado de sus sistemas anticontaminantes.

5) Reducir la contaminación proveniente del sector Residencial – Comercial – institucional mediante un censo e inspección de calderas y la eficiencia energética de los edificios con una línea de ayudas para

su renovación, así como reducir la contaminación proveniente del sector del “Tratamiento y eliminación de residuos”, que en determinados casos son de titularidad municipal.

6) Uso de energías renovables en edificios mediante la subvención de la instalación de placas solares en azoteas o la implantación de bombas de calor geotérmicas, que utilizan el calor generado en el subsuelo para calentar edificios, realizando uso responsable de la energía y de la climatización.

7) Mejoras de frecuencia y velocidad en el transporte público metropolitano. Aumentando la eficiencia y el tiempo de recorrido con destinos a todas las ciudades periféricas de la CAM con más vehículos; diseño de carriles especiales. Creación de una flota de autobuses de dos pisos. Mejorar la intermodalidad y revisar las tarifas y las bonificaciones para hacerlas más asequible y conseguir así que los ciudadanos de la Comunidad de Madrid puedan tener un bono mensual de transporte público a un precio reducido que motive el uso del mismo.

8) Subvencionar a las empresas que tengan servicio de autocar destinados al traslado de sus trabajadores, mediante mejoras fiscales.

9) Aumento de las actuaciones de prevención y control exhaustivo sobre las emisiones de la incineradora de Valdemingómez y la contaminación del suelo y los acuíferos, cuya titularidad MUNICIPAL invalida moral y éticamente cualquier restricción al ciudadano de a pie, hasta su cierre definitivo previsto en 2025.

10) Impartir cursos de conducción eficiente tanto a como a conductores de Taxi y VTC como de flota (transporte público y mercancías) para reducir en un porcentaje considerable el combustible utilizado y en consecuencia las emisiones.

11) Evitar derrochar energía en edificios públicos, oficinas y monumentos, limitando la iluminación nocturna y controlando los sistemas de climatización.

12) Sustitución de la flota de automóviles oficiales del Ayuntamiento y altos cargos al servicio del mismo por cuadríciclos ligeros (ciclomotor de 4 ruedas) eléctricos, un vehículo económico y rápido de recargar con el que se pueden respetar fácilmente las velocidades máximas de circulación.

13) Para cumplir las restricciones impuestas por la UE y evitar las multas que tanto preocupan al Ayuntamiento después de muchos años de inacción, y las medidas de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética respecto a las Zonas de Bajas Emisiones, proponemos crear una ZBE en el interior de la Casa de Campo donde no se permita la circulación de ningún tipo de vehículos a motor, excluidos los municipales para prestación de servicios y vehículos de emergencias, y que supondría una superficie de 1.535 hectáreas.

14) Plantar 1 millón de árboles y arbustos dentro del término municipal como medida para absorber la emisión de gases contaminantes y desarrollo de la implantación de materiales constructivos que realicen absorción de gases y partículas.



## NOTA DE PRENSA COMPLETA

La Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid aprobó el pasado 27 de mayo el anteproyecto por el que se modifica la ordenanza de Movilidad Sostenible que entró en vigor en 2018, la cual modifica Madrid Central, anulado por la Justicia, para crear en su lugar dos zonas de bajas emisiones, una en la misma ubicación que Madrid Central y otra en plaza Elíptica hasta final de 2024, y en enero de 2025 se crearía la Zona de Bajas Emisiones más grande de Europa con 604 kilómetros cuadrados que abarcaría la totalidad del termino municipal de Madrid, y donde no estaría permitida la circulación en todo el termino municipal de vehículos sin distintivo ambiental de la DGT, los considerados más contaminantes, (turismos de gasolina matriculados antes del año 2000, diésel matriculados antes del año 2006 y motocicletas anteriores a 2003)

Un grupo de personas agrupadas en la “Plataforma de Vehículos Afectados por la Movilidad en España” ha presentado a título individual una serie de alegaciones al mencionado anteproyecto.

Esta plataforma constituida en torno a un grupo de una red social reúne a ciudadanos afectados, sobretudo pertenecientes al colectivo con menos recursos económicos que no pueden permitirse por su capacidad económica adquirir un vehículo nuevo ni, en la mayoría de los casos, de segunda mano; trabajadores autónomos que necesitan como herramienta imprescindible de trabajo utilizar sus vehículos ; asalariados que no disponen de otro medio para llegar a sus puestos de trabajo de forma económica, en un tiempo prudencial y a diferentes horas del día; propietarios de vehículos de más de 30 años; jubilados o estudiantes

Las alegaciones y medidas propuestas que se plantean son las siguientes.

- Determinadas disposiciones de la ordenanza suponen una vulneración de los derechos y libertades fundamentales recogidas en el ordenamiento jurídico de la Unión Europea, la Constitución Española, el Estatuto de Autonomía de la CAM, y los tratados internacionales suscritos por España, en concreto a lo relativo el derecho a circular por el territorio nacional, la libertad de circulación de personas, bienes y mercancías, la libre circulación de los trabajadores, el derecho a la propiedad privada, la libertad y la igualdad de los españoles ante la ley, y el derecho a protección contra toda discriminación.

La regulación de los derechos fundamentales y libertades públicas son materias reservadas para una Ley Orgánica, debiendo ser aprobada por el Congreso de los Diputados, y no son competencia de una Ordenanza Municipal. Así mismo sólo se puede prohibir restringir la libertad de circulación por resolución judicial o si están declarados los Estados de Excepción o de Sitio.

- Realizan una interpretación abusiva de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y el Reglamento General de Circulación, al establecer la prohibición total de circular por todas las vías de un término municipal.

- Las ayudas que plantea para particulares son insuficientes.

El Plan Estratégico de Subvenciones 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid prevé unas ayudas en ese periodo de 34.000.000 € para la renovación de

vehículos particulares. La cifra que maneja el ayuntamiento de Madrid de turismos sin distintivo ambiental a diciembre de 2019 es de 315.477, sin embargo en los documentos que acompañan la propuesta de modificación de ordenanza solo realizan una estimación de subvención para 8.000 vehículos. Si solo se otorgase una ayuda para la renovación a 200.000 propietarios del total de turismos, la generosa ayuda sería de 170 € por vehículo, algo ridículo.

- No hay un estudio del impacto económico en los negocios de Madrid, especialmente en los ubicados dentro de las nuevas Zonas de Bajas Emisiones, ni un estudio del impacto económico para ciudadanos, empresas y en el turismo de la prohibición en 2025 de acceder al municipio de Madrid a todos los vehículos que no tengan etiquetado ambiental.

Según un estudio de la Plataforma Afectados por Madrid Central, en el primer trimestre de funcionamiento de Madrid Central el 44,92% reflejó en sus declaraciones del IVA pérdidas superiores al 10%. A nivel global, la media del balance económico de todas las empresas consultadas reflejó una caída del 9,4%.

En diciembre de 2018 se presentó un estudio elaborado por investigadores de la Escuela Politécnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la Universidad Politécnica de Madrid (UPM) en 2018 titulado 'Impacto en el transporte de las medidas para mejorar la calidad del aire en las ciudades. Aplicación a las restricciones por categoría de motor'. La principal conclusión de este estudio fue el impacto negativo que dicha medida podría producir en la economía; frente a un cálculo aproximado de 61,8 M de euros de ahorro, se podrían producir 81,6 M de coste, con un desequilibrio de casi 20 M de euros.

Según manifestó José Manuel Vassallo, Catedrático de Transportes y Profesor de Economía y Planificación del Transporte de la UPM, encargado de liderar dicho trabajo: "Se habla de la importancia del desarrollo sostenible, pero hay que conseguir un difícil equilibrio entre los aspectos económicos, sociales y medioambientales. La preocupación por la mejora medioambiental es comprensible, pero no puede producirse a costa del crecimiento económico y el desarrollo social". "No se puede aislar las políticas medioambientales de otros impactos económicos y sociales. Hay una voluntad general favorable, de todos los agentes para mejorar el Medio Ambiente en las ciudades, pero es necesario el diálogo entre instituciones para llegar a soluciones beneficiosas. Las medidas incentivadoras tienen mejor aceptabilidad y cualquier acción debe ser estudiada a fin de garantizar que los beneficios sean mayores que los costes"

- No se ha tenido en cuenta la situación de pandemia por COVID-19 y su impacto en la movilidad individual, teletrabajo y uso de transportes, y en la economía de los madrileños

En los tiempos de pandemia actual, la cual se prevé que dure varios años debido a las variantes con mayor índice de transmisibilidad que aparecen cada trimestre y a una inmunidad derivada de las vacunas limitada a entre 6 y 9 meses, la forma más segura de desplazamiento es el vehículo individual frente a los riesgos asociados de un transporte público abarrotado en las horas punta, por lo que evitar las aglomeraciones supone exponerse al virus en menor medida. En este mismo sentido se han manifestado el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana; la Dirección General de Tráfico; el ex - ministro de Sanidad Salvador Illa; y la CAM, pero el Ayuntamiento no lo ha tenido en cuenta.

En los documentos presentados por el Ayuntamiento no hay ninguna referencia a la incidencia del teletrabajo en la movilidad actual, circunstancia que ha reducido los desplazamientos individuales y por tanto ha contribuido a reducir la emisión de gases contaminantes.

Respecto a los efectos de la crisis económica derivada de la pandemia, Madrid es la tercera comunidad que más ha sufrido el impacto del confinamiento derivado del Covid-19 sobre el crecimiento de su economía, por lo que se enfrenta a una crisis económica y de empleo que marcará su devenir en los próximos años, por tanto el privar a muchos madrileños de su medio de transporte individual y obligarles a realizar un desembolso monetario extraordinario, no previsto e innecesario para adquirir otro nos parece injustificado y demuestra muy poca sensibilidad, empatía y conocimiento de la realidad.

Tampoco hay ninguna referencia en los documentos presentados al significativo incremento de los desplazamientos de vehículos para la distribución y reparto urbano de mercancías derivado del incremento de las “compras en línea”.

#### - Imposibilidad de adaptación en los plazos indicados de determinados vehículos

Los vehículos catalogados como históricos (+ de 30 años) quedan en parte exentos de algunas limitaciones, pero con el calendario establecido se da la paradoja de que un vehículo de 1996 sin distintivo ambiental no se puede catalogar como histórico hasta el 2026 y sin embargo desde el 2025 no podría circular. Con esto está condenando a todos los vehículos de menos de 30 años, es decir los vehículos de gasolina matriculados entre 1996 y 2000 y a los diesel de entre 1996 y 2006, generando una imposibilidad de adaptación en los plazos indicados de estos vehículos y realizando nuevamente una discriminación entre propietarios de vehículos en función de la antigüedad de su propiedad.

#### - Simplismo e inexactitud del criterio único para establecer cuales son los vehículos “más contaminantes” y falta de adaptación a la última Directiva Europea.

El criterio único para considerar un vehículo como contaminante se basa en la catalogación efectuada por la DGT, y no se tienen en cuenta otros factores como estado del vehículo, potencia, peso, tamaño, uso que se le da, horas reales de circulación y kilómetros recorridos dentro del término municipal, o mejoras efectuadas para reducir sus emisiones. Dicho sistema solo considera el tipo de motorización del vehículo según su año y no tiene en cuenta la cantidad de emisiones homologadas.

El cálculo medioambiental debería incluir las emisiones de la cadena de producción completa: la fabricación, uso y reciclaje de un vehículo, donde vehículos clasificados como “0 emisiones” como los eléctricos tienen un proceso de fabricación y reciclaje con un impacto severo en el medio ambiente.

Según un estudio de la OCU, con el sistema de distintivos ambientales actual resulta que algunas categorías de coche con etiqueta Eco, como los nuevos microhíbridos o mild-hybrid con etiqueta ECO contaminan más que vehículos de diésel y gasolina que disponen de etiqueta C.

La normativa europea que obliga a las administraciones a la forma en la que tienen que realizar el seguimiento y los datos sobre las emisiones de Co2 en ningún momento se basan en catalogaciones por tipo de vehículo y fecha de matriculaciones, sino en mediciones reales, y en las indicaciones que tienen que dar los nuevos fabricantes.

- Falta de claridad en el número de vehículos afectados y su distribución por categorías.

En los documentos presentados se habla, según datos de la DGT que el número de turismos censados en diciembre de 2019 en el municipio de Madrid sin distintivo ambiental era de 315.477 vehículos.

Sin embargo en diciembre de 2019 el Ayuntamiento de Madrid realizó una campaña informando a los propietarios de vehículos sin distintivo ambiental que no podrían aparcar en zona SER a partir del 1 de enero. Esta medida afectaba a unos 42.000 vehículos según informó el Ayuntamiento de Madrid.

Esta divergencia en los datos puede suponer que las decisiones que se tomaron en años anteriores podían no haber estado justificadas debidamente.

Consideramos que hay dudas respecto a la cifra de vehículos sin etiqueta ambiental que maneja el Ayuntamiento, y solo se hace mención a los turismos en los documentos presentados, por lo que solicitamos que se proporcione la cifra total de vehículos censados en el municipio de Madrid junto con un desglose del número de vehículos a motor sin etiqueta ambiental afectados por la normativa clasificados según su categoría, año de matriculación y tipo de vehículo.

- Existen defectos en el estudio de impacto presupuestario al no considerar la reducción de ingresos por concepto del IVTM; hay una desproporcionalidad del gasto de las medidas propuestas en relación al parque de vehículos afectados; no se presenta un estudio del impacto económico del mayor uso del transporte público

En los documentos presentados no hay una evaluación de la pérdida de ingresos que supondría para el Ayuntamiento dejar de cobrar el Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM) a todos los vehículos sin etiqueta ambiental, por tanto la memoria económica presentada esta desvirtuada y no se ajusta la realidad. Si tenemos en cuenta la cifra de 315.477 turismos sin etiqueta ambiental que utiliza el Ayuntamiento, según los datos de la DGT, esto supondría aproximadamente 34 M de eur, una cifra que de no ingresarse podría poner en riesgo la sostenibilidad financiera del Ayuntamiento. Y esto sin tener en cuenta el pago del IVTM por parte de propietarios de motocicletas, vehículos ligeros y pesados y otros tipos de vehículos.

Según los estudios elaborados por el Ayuntamiento de Madrid el coste total de implantación del sistema de control, de accesos a “Madrid ZBE” durante el período 2021-2025 se estima en 18.955.482,80 euros. De acuerdo a sus propios estudios se prevé que para 2025 el porcentaje de viajes en automóviles turismo sin distintivo ambiental que circularían por la ciudad de Madrid supondrían el 4,9% del total en el escenario tendencial. Por tanto la implementación de las medidas de control supondrá un gasto innecesario y desproporcionado teniendo en cuenta el reducido tamaño del parque de vehículos al que se pretende prohibir la entrada en determinadas zonas y a partir de 2025 prohibir totalmente su circulación. Solo en 2021 la instalación de 100 cámaras en la M-30 para controlar la entrada de los vehículos sin etiqueta ambiental de la DGT supondrá 3,8 M de euros, un dinero que en esta época de crisis económica y social y de necesidad sanitaria se podría dedicar a finales más útiles.

Según indica el propio Ayuntamiento las restricciones a los vehículos sin etiqueta ambiental supondrán un mayor uso del transporte público. Dicho incremento supone mayores gastos en la red de transporte público tanto en refuerzo de personal, vehículos, limpieza, mantenimiento, etc. que no han sido evaluados impidiendo conocer el coste real del proyecto.

- Dificultades de adaptar la flota para el transporte de mercancías de largo recorrido y posibles problemas de desabastecimiento.

Si el objetivo es obligar que haya flotas de vehículos para transporte “ecológicos” se deberá de tener en cuenta el coste económico y social de la renovación del parque automovilístico, que afectaría especialmente a las personas y operadores del sector transporte con menos recursos. En la actualidad hay una flota de camiones en parte no adaptada, hay una inexistencia de vehículos “eco” para grandes camiones que realizan transporte de largo recorrido, y estas trabas e imposibilidad de circular para unos vehículos específicos y muy necesarios puede ocasionar el desabastecimiento de lugares como Mercamadrid, que a su vez distribuyen al pequeño comercio minorista y hostelería, y de las grandes superficies comerciales.

- Existen defectos en el estudio de impacto presupuestario respecto a los ingresos derivados de las nuevas zonas SER, y ausencia de consulta a las Asociaciones de Vecinos donde se pretenden implantar nuevas zonas SER.

En los documentos presentados se indica que: “En el momento de redacción de la ordenanza no resulta posible estimar los ingresos que se derivarían de la gestión del SER en las nuevas zonas.”

La zona SER existe en Madrid desde el 1-11-2002, por tanto consideramos que el Ayuntamiento tiene datos históricos suficientes como para poder hacer una estimación de los ingresos derivados de la imposición de nuevas zonas SER, y no aportar una estimación de ingresos supone desvirtuar la memoria económica, ya que si los gastos fueran muy superiores a los ingresos reales se podría poner en riesgo la sostenibilidad financiera del Ayuntamiento.

En el apartado de “exposición de motivos” de todas las nuevas zona SER se indica “Se decide abordar el estudio del estado del aparcamiento en el barrio de XXX a partir de las solicitudes recibidas en el Ayuntamiento por parte de representantes de vecinos de la zona ante la enorme dificultad de estacionamiento que sufren los residentes de la zona.”

Nos resulta muy curioso que todas las asociaciones de vecinos se hayan puesto de acuerdo en lo mismo. Además no identifica quienes son esos representantes, a cuantos vecinos representan, ni la naturaleza de la petición, pues una cosa es manifestar el problema de aparcamiento y otra es solicitar una zona SER sin barajar otras alternativas, como, por ejemplo, no reducir sino añadir plazas de aparcamiento en superficie, o crear plazas de aparcamiento subterráneo o aparcamientos disuasorios cerca de transportes públicos. Estos últimos se han implantado recientemente en algunas zonas como el barrio de Costillares, pero sin esperar a evaluar los resultados se pretende establecer una zona SER.

- Ausencia de una evaluación del impacto de la circulación en vías alternativas si se prohíbe la circulación por la A42 en Plaza elíptica y en la M-30, y en todo el término municipal

La prohibición de circular en el tramo de la A-42 en plaza Elíptica supondrá el desplazamiento del tráfico a otras vías de alta capacidad como la A4, M-40 o la avenida de Andalucía, o por calles como Vía Lusitana pudiendo producirse más atascos de los habituales teniendo una incidencia negativa en la contaminación, por lo que las medidas establecidas no solo no paliarían la situación sino que la agravarían siendo por tanto contraproducentes. A este respecto no se adjunta ningún estudio por parte del Ayuntamiento, pudiendo generar un problema de tráfico considerable y una limitación de

libertad de circulación a cientos de miles de conductores si se amplia a los vehículos con etiqueta B, posibilidad que queda abierta en los documentos presentados.

Más grave aun consideramos que no se aporte ningún estudio sobre la incidencia de las prohibiciones paulatinas de circular dentro de la M-30, en la propia la M-30 y dentro del todo el termino municipal especialmente para los propietarios de vehículos que no estén inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid.

Dentro del planteamiento del Ayuntamiento de Madrid de prohibir la circulación de vehículos sin etiqueta ambiental por fases hasta 2024 y totalmente dentro del término municipal de Madrid a partir de 2025 no tienen cuenta la dificultad logística y el coste en tiempo y dinero que supondrá para los particulares y transportistas, dado que todas las autopistas de circunvalaciones actuales, M-30, M-40, M-45 y M-50 tienen tramos que están dentro del término municipal.

Como ejemplo, una ruta en sentido norte sur de la península viniendo de la A1 que pase por Alcobendas y Pinto para continuar por la A4 cumpliendo la normativa que se plantea supondría aumento de la duración del recorrido del 103,7% (53 min) y un aumento de la distancia recorrida del 110,82% (43 km)

Además de la dificultad de seguir estrictamente estas rutas fuera del término municipal de Madrid, y el coste en dinero por mayor uso de combustible y el coste en tiempo, el recorrer más kilómetros supone que los vehículos estarán durante más tiempo emitiendo gases a la atmósfera en la periferia del municipio, lo cual va en contra de la postura general del Ayuntamiento de Madrid en todos los documentos presentados de reducir las emisiones

- Ausencia de una evaluación del impacto en los rodajes cinematográficos de las medidas propuestas, y la reducción consiguiente de ingresos para las arcas municipales.

La modificación de la ordenanza no establece ninguna excepción para los vehículos utilizados en la vía pública o privada en rodajes de producciones cinematográficas, lo que en la práctica impediría realizar y ambientar rodajes con vehículos cuyas escenas recreen periodos anteriores a 2006, fecha límite para obtener el distintivo ambiental de la DGT. Resulta contradictorio que se busquen fomentar los rodajes en Madrid como forma de promoción de la ciudad y fuente de ingresos, y al mismo tiempo se ponga trabas para que se puedan llevar a cabo sin inconvenientes ni limitaciones y dificultando la recreación de determinadas épocas.

- Ausencia de consideración de los vehículos clásicos e históricos como patrimonio histórico y los eventos que generan

En ninguno de los documentos presentados por el Ayuntamiento se hace mención a la importancia de preservar los vehículos clásicos e históricos como parte del patrimonio histórico, por el contrario la idea general que se desprende es que son una plaga nociva que debe ser eliminada de la circulación.

En la Comunidad de Madrid existen cinco museos dedicados a los vehículos antiguos y clásicos, centenares de clubes de motos, automóviles, vehículos industriales, y antes de la pandemia todos los fines de semana en la Comunidad de Madrid se celebraban numerosas concentraciones, exposiciones,

mercadillos, encuentros, festivales, eventos, carreras y marchas con vehículos clásicos e históricos, generando una actividad económica y de ocio con muchos seguidores.

También en la ciudad de Madrid se celebraban al menos dos grandes ferias: “Classic madrid – salón internacional del vehículo clásico” y “Retromóvil – salón internacional del vehículo de época, clásico y colección”, la feria decana de la capital de España en el sector del automóvil y la motocicleta de colección, celebrada habitualmente en Ifema, con más de 25.000 m<sup>2</sup> de superficie y que en 2019 reunió a más de 30.000 personas amantes del motor. Destacar también las distintas actividades y carreras con vehículos clásicos que lo largo del año se celebraban en el Circuito del Jarama – RACE, como “Espíritu del Jarama” que en 2018 reunió a más de 19.000 espectadores durante el fin de semana, o “Jarama Classic “ en 2019 con más de 10.000 espectadores.

Es evidente que en la ciudad de Madrid y la región existe mucha afición por el mundo del motor y en especial por los vehículos antiguos, por tanto el Ayuntamiento de Madrid debería ser más proactivo en la defensa del patrimonio histórico y no condenar a estos vehículos al desguace o a museos.

- Ausencia de propuesta de medidas para reducir la contaminación más allá de reducir las emisiones de los vehículos

En los documentos presentados solo se centran en reducir las emisiones de vehículos, no haciendo alusiones a otras fuentes de emisiones como son las calderas, chimeneas de leña, la actividad residencial, el aterrizaje y despegue de aeronaves o el tratamiento y eliminación de residuos.

Tampoco hay alusión a otras formas de reducir la contaminación como plantar árboles y otras especies vegetales, o favorecer la implantación de nuevos materiales de construcción que absorben los contaminantes

- Ausencia de estudios que justifiquen las medidas de crear una ZBE en todo el término municipal de Madrid donde no se permita la circulación de vehículos sin etiqueta ambiental, basándose por ejemplo en los resultados de otras ciudades españolas y europeas.

Analizamos en detallan en las alegaciones los ejemplos de Londres y Milán donde aunque las zonas de bajas emisiones han tenido efectos positivos (disminución o estabilidad de las concentraciones anuales de PM10, reducción de las concentraciones de NOx y NO2, reducción del tráfico), estos últimos han sido relativamente pequeños, y frecuentemente no significativos.

Más cerca de Madrid, en Barcelona según un estudio de Agencia de Salud Pública de Barcelona de junio de 2021 se concluye que la entrada en vigor de la ZBE hasta ahora no ha implicado ningún cambio significativo en la contaminación. Hay menos vehículos “altamente contaminantes” en circulación, pero la misma contaminación. Estas medidas que han tenido un gran impacto en la opinión pública, dado que obligan a cambiar de vehículo a muchas familias, autónomos y empresas, haciendo un esfuerzo económico considerable, tradicionalmente el segundo gasto más importante de las familias después de la vivienda, pero los resultados no han sido los esperados.

- Ausencia de un estudio del impacto ambiental de los nuevos límites de velocidad en vías urbanas

El Ayuntamiento se limita a trasponer las modificaciones de la reforma del Reglamento de Circulación de la Dirección General de Tráfico sin aportar un estudio previo de la incidencia de las reducciones de velocidad fijadas en la congestión del tráfico urbano y las emisiones de los vehículos

Expertos alertan de que los límites de velocidad en ciudad pueden provocar un incremento de los índices de contaminación y tener consecuencias negativas para el medio ambiente.

Al circular en marchas más bajas los niveles de consumo y contaminación suben en gran medida respecto a si se hace en marchas más largas a bajas revoluciones. Los expertos en mecánica indican que esto hace que las partículas contaminantes se acumulen en el sistema de escape del vehículo, especialmente en el filtro de partículas, acumulando una gran cantidad de impurezas y pudiendo llegar a taponarlo produciendo un aumento de las emisiones y averías, así como averías en el embrague.

Además de las medidas expuestas en las conclusiones proponemos una serie de actuaciones concretas:

1) Introducir en la aplicación de la norma las consideraciones de uso, kilómetros anuales recorridos, por segmento automovilístico según tamaño peso y potencia, y en función del buen mantenimiento de los sistemas anticontaminantes del vehículo, siempre en consonancia con la normativa de emisiones del RGV y las inspecciones de las ITV para cada tipo de vehículo.

2) Un plan de ayudas con una dotación suficiente para compensar a los propietarios de vehículos particulares sin etiqueta ambiental que voluntariamente quieran cambiar o adaptar su vehículo:

- Conversión a vehículos históricos cuando las características los permitan: pago integro de los costes según facturas (estimado en menos de 1.000 eur)
- Conversión a vehículos propulsados por GAS como GLP: pago integro de los costes y homologaciones según facturas
- Ayudas para la instalación de catalizadores de última generación, filtros de partículas y mejoras que reduzcan las emisiones.
- Adquisición de vehículos con distintivo ambiental C, cero y Eco: 10.000 € por turismo, 6.000 € por motocicleta
- Abono anual de transportes de la Zona C2 de la Comunidad de Madrid durante 12 años para quienes desguacen su vehículo sin etiqueta ambiental
- Bono de 12.000 euros para utilizar en empresas de “vehículo compartido” (turismo, motocicleta, bicicleta, patinete) para quienes desguacen su vehículo sin etiqueta ambiental

3) Introducir el reconocimiento e incluso la promoción de las adecuaciones y transformaciones en vehículos, como en el caso de Alemania, que cofinancia la instalación de filtros, fomentando la implantación de una red eficaz de combustibles Biodiesel, talleres homologados y especializados en instalar catalizadores y filtros, conversión a GLP autogas, etc.

4) Establecer estrategias municipales estables para el control y fomento de un mantenimiento responsable de los automóviles que preserve el buen estado de sus sistemas anticontaminantes.

5) Reducir la contaminación proveniente del sector Residencial – Comercial – institucional mediante un censo e inspección de calderas y la eficiencia energética de los edificios con una línea de ayudas para su renovación, así como reducir la contaminación proveniente del sector del “Tratamiento y eliminación de residuos”, que en determinados casos son de titularidad municipal.



6) Uso de energías renovables en edificios mediante la subvención de la instalación de placas solares en azoteas o la implantación de bombas de calor geotérmicas, que utilizan el calor generado en el subsuelo para calentar edificios, realizando uso responsable de la energía y de la climatización.

7) Mejoras de frecuencia y velocidad en el transporte público metropolitano. Aumentando la eficiencia y el tiempo de recorrido con destinos a todas las ciudades periféricas de la CAM con más vehículos; diseño de carriles especiales. Creación de una flota de autobuses de dos pisos. Mejorar la intermodalidad y revisar las tarifas y las bonificaciones para hacerlas más asequible y conseguir así que los ciudadanos de la Comunidad de Madrid puedan tener un bono mensual de transporte público a un precio reducido que motive el uso del mismo.

8) Subvencionar a las empresas que tengan servicio de autocar destinados al traslado de sus trabajadores, mediante mejoras fiscales.

9) Aumento de las actuaciones de prevención y control exhaustivo sobre las emisiones de la incineradora de Valdemingómez y la contaminación del suelo y los acuíferos, cuya titularidad MUNICIPAL invalida moral y éticamente cualquier restricción al ciudadano de a pie, hasta su cierre definitivo previsto en 2025.

10) Impartir cursos de conducción eficiente tanto a como a conductores de Taxi y VTC como de flota (transporte público y mercancías) para reducir en un porcentaje considerable el combustible utilizado y en consecuencia las emisiones.

11) Evitar derrochar energía en edificios públicos, oficinas y monumentos, limitando la iluminación nocturna y controlando los sistemas de climatización.

12) Sustitución de la flota de automóviles oficiales del Ayuntamiento y altos cargos al servicio del mismo por cuadriciclos ligeros (ciclomotor de 4 ruedas) eléctricos, un vehículo económico y rápido de recargar con el que se pueden respetar fácilmente las velocidades máximas de circulación.

13) Para cumplir las restricciones impuestas por la UE y evitar las multas que tanto preocupan al Ayuntamiento después de muchos años de inacción, y las medidas de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética respecto a las Zonas de Bajas Emisiones, proponemos crear una ZBE en el interior de la Casa de Campo donde no se permita la circulación de ningún tipo de vehículos a motor, excluidos los municipales para prestación de servicios y vehículos de emergencias, y que supondría una superficie de 1.535 hectáreas.

14) Plantar 1 millón de árboles y arbustos dentro del término municipal como medida para absorber la emisión de gases contaminantes y desarrollo de la implantación de materiales constructivos que realicen absorción de gases y partículas.