

ALEGACIONES AL PLAN DE CALIDAD DEL AIRE DE LA CIUDAD DE MADRID 2011-2015 APROBADO POR LA JUNTA DE GOBIERNO EL 9 DE FEBRERO DE 2012

En lo que se refiere al **estudio y diagnóstico de la situación actual** :

- Cuestionamos que el soterramiento de la M 30 haya reducido la contaminación al incrementar la capacidad viaria en 200.000 vehículos; antes al contrario, la concentra en las chimeneas y en las salidas y entradas a los túneles, por efecto pistón y por los cambios de marcha en las rampas de salida. No hay ningún sistema de filtrado eficaz para partículas menores de 2.5 micras, y por supuesto, los filtros no reducen gases. Alegamos la necesidad de hacer públicos los datos de contaminación real de esta vía rápida.
- Entendemos que carece de rigor científico que no se refleje el cambio de la red de estaciones de toma de datos en pleno ejercicio de 2010. Entendemos que al no diferenciar los datos correspondientes a una u otra distribución de estaciones se desvirtúan totalmente los resultados obtenidos. También consideramos que en la evolución de la contaminación se debería haber analizado el efecto de la crisis económica, puesto que al reducirse la actividad económica se ha reducido consecuentemente el tráfico motorizado. En lo que se refiere a los **objetivos para 2010**:
 - Consideramos que las medidas propuestas en la Estrategia de Calidad del Aire de la Ciudad de Madrid (2006 -2010) eran difícilmente cuantificables a la hora de hacer una valoración de seguimiento, porque aunque es verdad que muchas de estas medidas se han adoptado en la ciudad de Madrid, no se establecían objetivos de cumplimiento, como por ejemplo punto 1 del Anexo I, Ampliación de las zonas de tráfico restringido, donde se dice en la **propuesta del 2006-2010** que se van a crear nuevas áreas pero no se especifican las zonas, por lo que el éxito de la Estrategia es difícilmente cuantificable. Consideramos que el término “*reducción muy significativa*” (párrafo 2 de la página 83) es un dato difícilmente cuantificable, cuando la Comisión Europea nos ha advertido que no cumplimos con la normativa europea de control de emisiones en nuestra ciudad y ha sido necesario solicitar una prórroga.
 - Por otra parte, se introducen como medidas contra la contaminación actuaciones no reflejadas en la Estrategia 2006 -2010, Anexo II, como el soterramiento de la M 30, que además y como hemos dicho, no ha contribuido a reducir la contaminación de la ciudad y cuya ejecución tiene como objeto facilitar el tráfico rodado y no reducir la contaminación.
 - Se dice, en el párrafo 5 página 83, que no se superan valores europeos de PM_{2,5} para 2010. Igualmente, se dice que no se superan dichos valores para PM₁₀. Ambas afirmaciones son ciertas, pero consideramos muy preocupante que en ambos casos se superen los límites marcados por la Organización Mundial de la Salud (OMS) y no se realice ninguna valoración al respecto.

- Entendemos que la reducción del NO₂ se haya producido al reducirse la emisión en las fuentes, pero no por las medidas de reducción del tráfico, sino por la crisis económica, que ha provocado una reducción del uso del transporte motorizado dentro del área metropolitana de la ciudad y no una *“etapa fuertemente expansiva de la actividad económica de la ciudad”*. Además, se siguen dando valores por encima del valor límite legal dentro de la ciudad.

Ya en las **medidas impulsadas por el Ayuntamiento** en este nuevo Plan:

- Los indicadores de cumplimiento de la mayor parte de las medidas incluidas en el Plan no están cuantificados. Se alega que los indicadores de seguimiento descritos en cada medida incorporen el valor cuantitativo que define la ejecución de la medida en su totalidad.
- El plazo para la ejecución de muchas de las medidas comprende prácticamente todo el periodo de vigencia del Plan (2011 -2015). Para aquellas cuya ejecución requiera de un plazo inferior, se alega que cada medida incorpore una planificación más detallada: en periodos de tres meses y señalando el inicio, ejecución y finalización.
- Falta en el Plan una cronología global en la que se pueda apreciar cuándo se inicia y termina cada una de las medidas, excepto una tabla referida al presupuesto en el que se señala la inversión a realizar para cada medida en los cuatro años. Se alega incorporar un Plan de Trabajo, en el que conste secuencialmente el inicio, la ejecución y la finalización de todas las medidas que se incluyen en el Plan.
- En cuanto al fomento del uso de la bicicleta, este plan vuelve a presentar las acciones ya incluidas en planes anteriores y que no se han llevado a cabo o si lo han hecho ha sido con bastantes deficiencias. Aunque el plan director de la bicicleta fue aprobado en 2008 no se están contemplando sus directrices, a pesar de que en las reuniones de seguimiento del PDCM se ha tratado su ejecución. La generalidad de las acciones y la poca precisión en cómo se va a llevar a cabo su seguimiento y control es la mayor deficiencia de este plan.
- Por otra parte el uso de la expresión “vehículo particular” lleva a confusión pues la bicicleta es un vehículo particular al que hay que promocionar, mientras el coche es un vehículo particular cuyo uso en la ciudad se debería reducir. Proponemos emplear adecuadamente sus respectivos nombres: bicicleta o coche, cuando sea necesario referirse explícitamente a uno solo de ellos.
- En el Plan no se recoge ningún Plan de Actuación con medidas dirigidas a restringir el uso del vehículo privado en los lugares y en los días en los que los niveles de contaminación atmosférica se acerquen o superen a los niveles máximos permitidos por la ley. Se alega la realización de un Plan de Actuación que incluya este tipo de medidas..
- No se ha estimado el coste de la medida 1.1.7.
- Se alega la aprobación de una tasa ambiental que grave las plazas de aparcamiento de la Zona de Bajas Emisiones (que en principio debería ocupar todo el interior de la M-30). Una tasa ambiental finalista equivalente al 50% del coste actual del aparcamiento que debe utilizarse esencialmente para peatonalizaciones y completar la red de carriles ciclables. Los aparcamientos en los que habría de aplicarse son:

- Aparcamientos públicos en régimen de concesión privada dedicados solo a vehículos de rotación .
- Aparcamientos privados que ofertan plazas públicas también de rotación.
- Aparcamientos en empresas públicas y privadas .
- Aparcamientos en centros de la Administración central, autonómica y del Ayto.
- Aparcamientos de centros comerciales y de servicios que son también de rotación (El Corte Inglés) .

Los únicos aparcamientos que no tendrían tasa ambiental serían los de residentes, tanto los situados en las propias viviendas como los que hay centralizados para residentes.

- Falta de medidas reales para la promoción de la rehabilitación energética de viviendas (Medida nº 44). Para argumentar dicha promoción, se apoya en el contenido de la nueva ordenanza de I a ITE, sin embargo dicha ordenanza sólo cita el comportamiento térmico del edificio como posible objeto de rehabilitación en el Artículo 13, pero no lo incluye en el Artículo 19 "Contenido de las Actas de Inspección técnica" donde se establecen los parámetros (estructurales, seguridad, etc.) a cumplir para que se pueda emitir informe positivo. Por tanto la medida nº44 queda sin efecto real, con lo que supone de desperdicio de energía y pérdida de un importante nicho de empleo vinculado al sector de la construcción. Tampoco se concreta la creación de nuevos ámbitos de reciclaje urbano ni el funcionamiento y financiación de las Agencias de Rehabilitación.

En lo que se refiere al **potencial de reducción de emisiones del Plan** :

- La única estimación realizada en el Plan sobre las mejoras que se espera conseguir, se refiere al último año de vigencia del plan, 2015. Sin embargo, se sobreentiende que muchas de las medidas empezarán a tener efectos positivos previamente y la reducción en los niveles de contaminación no se producirá de manera repentina en el 2015. Entendiendo que el Ayuntamiento de Madrid ha realizado este estudio , reclamamos que se incorpore al Plan la información que relaciona anualmente las medidas ejecutadas y la mejora alcanzada en los niveles de contaminación. De lo contrario no es factible realizar ningún tipo de seguimiento ni evaluación y se alega su elaboración.
- En el Anexo V que recoge el análisis realizado por la Universidad Politécnica de Madrid sobre el potencial de reducción de emisiones de NOx, sólo se ofrece un breve resumen de la metodología aplicada y un pequeño mapa de datos sin leyenda para interpretarlos, y no los resultados detallados del estudio, que entendemos han de ser públicos.
- Las medidas destinadas a reducir las emisiones de NOx sólo se enuncian, sin asumir compromisos para 2015. La reducción de emisiones de NOx de un 9.2% respecto de 2009 es un objetivo concreto que debería acompañarse de medidas definidas y cuantificables. Consideramos que deben reflejarse en el Plan qué Zonas de Bajas Emisiones o qué Zonas de Peatonalización Integral se van a crear.

- En el establecimiento de requisitos concretos en la exigencia de bajo impacto medioambiental en la contratación pública, se condiciona a un estudio posterior el establecimiento de "los nuevos criterios que deben ser incorporados a la contratación", y entendemos que se deben establecer criterios de contratación preferente con proveedores de productos, servicios y suministros comprometidos con la sostenibilidad y la reducción de emisiones. También es necesario un calendario para la determinación de estos criterios y su aplicación efectiva.
- No se concretan medidas para promover el establecimiento de instalaciones fotovoltaicas para el autoconsumo. Proponemos la instalación de sistemas de autoabastecimiento fotovoltaico al amparo del Real Decreto 1699/2011 en instalaciones deportivas. También proponemos la implantación de carriles bici en los enlaces entre las principales vías y los accesos a las instalaciones deportivas. Se estima insuficiente el coste estimado para objetivos tan ambiciosos.

Por último, en lo relativo al **Seguimiento del Plan e información sobre la calidad del aire** :

- El informe de seguimiento del Plan e información sobre la calidad del aire persigue entre otros, tres objetivos:
 - Análisis de los resultados obtenidos por las medidas contenidas en el Plan.
 - Identificación de las posibles desviaciones respecto de los objetivos.
 - Determinación de medidas correctoras.

Alegamos que el Plan recoja el compromiso de que esta información aparezca en el informe Anual.

- Para que se pueda realizar el seguimiento y evaluación del Plan resulta indispensable que todas las medidas incorporen indicadores de seguimiento cuantificados, que haya un Plan de trabajo, y que se establezcan los objetivos de reducción de contaminación que se esperan conseguir de manera anual. Se alega por tanto que se incorpore toda esta información en cada medida.
- No se establece qué factores pueden conducir a la revisión del Plan. Es necesario –y por tanto se alega- que se establezcan los márgenes de incumplimiento, tanto en la ejecución de las medidas como en la reducción de los niveles de contaminación, que obligan automáticamente a actualizar el Plan.
- Se alega que el informe Anual incluya el grado de ejecución de las medidas, señalando retrasos, las causas que lo han motivado, y las medidas correctoras previstas.
- En el informe Anual no se establece fecha de publicación. Se alega que el informe Anual sea presentado en el primer trimestre del año siguiente al año al que se refiere el informe.
- El informe Anual se presentará a la Comisión de Calidad del Aire, a través de la Ponencia Técnica. Se alega que en el Plan se explicita que el informe Anual se subirá a la página website del municipio de Madrid en el primer trimestre del año siguiente al año al que se refiere el informe.