



## **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**

D. JUAN JOSÉ FUENTETAJA OLMOS, con DNI \_\_\_\_\_, en calidad de PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN DE VECINOS "NUDO SUR" DEL DISTRITO DE ARGANZUELA, inscrita en el Registro de entidades ciudadanas del Ayuntamiento de Madrid con el nº 2133, con domicilio a efecto de notificaciones en la \_\_\_\_\_, 28045-Madrid, examinado el *Plan de Calidad del Aire de la Ciudad de Madrid 2011-2015* aprobado por la Junta de Gobierno el 9 de febrero de 2012, formula las siguientes alegaciones:

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; 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.

En el caso del área urbana correspondiente al Nudo Sur existe una preocupación muy fundada por las consecuencias de la ampliación de la M-30 en este ámbito con la creación de una nueva vía para decenas de miles de vehículos diarios (el conocido como *by-pass* sur), la ampliación por tanto de la capacidad de absorción de tráfico del trazado anterior de la M-30 y los nuevos flujos generados entorno a la conexión M-40 / Embajadores que implicó en su momento además una reordenación del tráfico pesado (autocares de la Estación del Sur) en esta zona.

Todo esta reordenación de una infraestructura que genera un importante impacto ambiental en la calidad del aire de la ciudad, y por tanto también de esta zona urbana, ha sido realizada sin cumplir los más mínimos requisitos de información ciudadana a los que obliga la legislación municipal, autonómica, estatal y europea. El Ayuntamiento no ha informado públicamente sobre la evaluación de impacto ambiental a la que obligó el Dictamen de la Comisión Europea, a pesar de las reiteradas peticiones de esta asociación. Tampoco ha dado a conocer las mediciones realizadas en diferentes puntos de ventilación (incluido el del *by-pass* sur ubicado en nuestra zona) de la nueva infraestructura realizadas durante el año pasado y que pospuso su entrega a la finalización del informe, volviendo de nuevo a demorar la entrega de información que tiene obligación como institución pública en dar a conocer.

La preocupación pública por el impacto de instalaciones potencialmente contaminantes como el pozo de ventilación del *by-pass* sur que concentra en un punto de una zona verde y de ocio la contaminación acumulada de miles de vehículos está fundada en la falta de información y la negativa a establecer controles que garanticen la inocuidad de la inmisión de contaminantes en la atmósfera ponen en duda que las

medidas propuestas por el ayuntamiento en el Plan de calidad del Aire puedan tener alguna incidencia en la mejora local de la calidad ambiental en esta parte de la ciudad.

- 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. 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 tenido en cuenta el efecto de la crisis económica, puesto que al reducirse la actividad es natural que se reduzca la contaminación antropogénica.

En el distrito de Arganzuela ha causado una especial alarma la desaparición de la estación de medición de Luca de Tena, ubicada en el paseo de Delicias, cuyos datos daban información real de la presión ambiental que supone en esta zona (y en distintos puntos de la ciudad) el actual modelo de movilidad del transporte privado en nuestra ciudad y que podría tener un alto coste para la población residente en los ejes de entrada y salida a la ciudad. La desaparición de esta estación no sólo significa un puesta en quiebra de cualquier método científico para evaluar la evolución de la calidad del aire y de las medidas tomadas en este ámbito, sino un fraude evidente al derecho de información en materia ambiental y salud pública.

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 el 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<sub>2,5</sub> para 2010. Igualmente, se dice que no se superan dichos valores para PM<sub>10</sub>. 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).

- Entendemos que la reducción del NO<sub>2</sub> 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 dentro de la ciudad y no una “*etapa fuertemente expansiva de la actividad económica de la ciudad*”. Además, se siguen dando valores por encima del límite dentro de la ciudad.

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 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 sus nombres: bicicleta o coche según sea necesario para definir a qué vehículo particular se refiere el texto.
- En el Plan no se recogen 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, que entendemos deberían recogerse.
- No se ha estimado el coste de la medida nº 7 (Implantación del SER Inteligente).

- 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 la 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 nº 44 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.
- El Plan debe contemplar medidas no sólo en el ámbito global de la ciudad sino también en el más local de distrito y barrio que garanticen una mejora de la calidad del aire así como una información veraz y efectiva en el caso de que los niveles sean potencialmente perjudiciales para la población del entorno.

En este sentido la Asociación de Vecinos echa en falta las medidas de control de instalaciones potencialmente muy contaminantes ubicadas en áreas especialmente sensibles como el entorno residencial cercano al pozo de ventilación del by-pass sur que hemos indicado al inicio de estas alegaciones. Entendemos que un mal funcionamiento del sistema puede generar una concentración de contaminantes elevada que suponga un factor de riesgo en el entorno.

Por ello proponemos la instalación permanente de un punto de medición junto a esta instalación que permita valorar la situación en tiempo real y que dicha información sea accesible al conjunto de los vecinos de la misma forma que lo es en la correspondiente a las distintas estaciones de la red oficial de medición.

- Asimismo creemos que deben existir protocolos de actuación y planes para tomar medidas correctoras en el caso de que en un ámbito local se superen los niveles máximos permitidos de contaminantes, aunque esta situación no se refleje de la misma forma en la media de la red. Esas medidas deben contemplar la reducción o el corte del tráfico en aquellas vías que tienen un mayor impacto en el aumento de emisiones de contaminantes en dicha área.

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, 2014. 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 2014. 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.

- 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.

Reclamamos 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.
- No se detallan las medidas de mejora de la red de vigilancia de la calidad del aire mediante la subsanación de las deficiencias de las estaciones medidoras actuales. Se habla de su renovación pero no se indican las deficiencias de la red actual a ser subsanadas: En la red actual no se miden las concentraciones de todos los contaminantes indicados por la legislación, sino que ahora cada contaminante se evalúa sólo en un subconjunto de las estaciones. Consideramos necesario que la red de estaciones de medición incluya al menos un 52% de estaciones de tráfico, 33% de estaciones de fondo urbano y un 15% de estaciones suburbanas frente a la distribución de la red actual con un 37,5% de estaciones de tráfico, 50% de fondo urbano y 12,5% suburbanas.

Dado además lo argumentado por nuestra asociación en la primera parte de estas alegaciones, creemos que, con independencia del mejor modelo de red de medición que se estime conveniente de acuerdo con la normativa el vigor, en el caso del distrito de Arganzuela **el ayuntamiento debe reubicar la estación de medición Luca de Tena en la ubicación original** (plaza Luca de Tena, Paseo de las Delicias) tanto con el objeto de dar coherencia a las series históricas que sirven de base para la evaluación de las políticas adoptadas, como para cumplir con la obligación de informar a la población en aquellos aspectos que afectan a su salud y por lo tanto a sus derechos como ciudadano.

- El Plan contempla la información en determinados puntos a través de pantallas informativas en IFEMA, Barajas, etc... Proponemos que se contemple la ubicación de paneles informativos (al menos uno por distrito) en un mayor número de puntos de la ciudad que presenten no sólo la información de la media de la red sino los datos horarios en tiempo real de los distintos contaminantes en la estación de medición correspondiente a la zona donde esté ubicado el panel.
- Ningún seguimiento de ningún plan puede ser efectivo si la administración oculta o dificulta de manera deliberada la información que debe ser sometida a control público: por lo tanto es una exigencia previa a la puesta en marcha de este plan el compromiso real de la puesta a disposición de las entidades ciudadanas y de cualquier ciudadano de los informes ambientales y estudios sobre contaminantes en poder del ayuntamiento o de las empresas mixtas adscritas a las distintas áreas de gobierno del Ayuntamiento de Madrid. En este sentido, la Asociación de Vecinos Nudo Sur exige el acceso público e inmediato a:
  - La evaluación ambiental de las obras de la M-30 realizada por la empresa Evaluación Ambiental S.L. después del dictamen de la Comisión Europea y que ha sido solicitada en numerosas ocasiones por la asociación.
  - Los informes de niveles de contaminantes en el entorno del Nudo Sur realizados por la empresa SGS durante la realización de las obras del by-pass sur.
  - El estudio realizado por el Área de Medio Ambiente en el entorno del by-pass sur durante los meses de febrero y marzo de 2011, solicitado al Area de Medio Ambiente y que aún no ha sido entregado.
- Las asociaciones y entidades ciudadanas que se han destacado en la creación de una conciencia ambiental sobre la calidad del aire en Madrid tanto en el ámbito de la ciudad como en el del distrito/barrio deberían estar representadas en la Comisión de Seguimiento del Plan, garantizando la transparencia de la gestión medioambiental y el acceso democrático a la información de la población. La calidad del aire no es asunto de un equipo de gobierno sino de toda la sociedad, por lo que debe gestionarse de manera más democrática.

Lo que suscribo en Madrid, a 16 de marzo de 2012

**EXCELENTÍSIMO AYUNTAMIENTO DE MADRID**