

ARGUMENTARIO MADRID CENTRAL

Ideas clave:

1. ¿Qué es Madrid Central?

Es una medida encaminada a proteger la salud de todos y todas. La contaminación causa muertes prematuras, problemas en neonatos, disfunciones pulmonares, asma, problemas cognitivos y de atención, problemas de memoria...

Este hilo en twitter de Ecologistas en Acción lo explica de forma sencilla:

<https://twitter.com/eeamadrid/status/1054691509579198464?s=21>

2. ¿Cuáles son los gases contaminantes más comunes?

El principal causante de enfermedades son los Óxidos de Nitrógeno (NOx) que es el nombre genérico del grupo de los óxidos de nitrógeno. Este grupo se compone del óxido nítrico (NO) y dióxido de nitrógeno (NO₂).

¿Quién los genera? En Madrid, el coche es responsable del 47% de las emisiones de este nocivo gas.

¿Qué enfermedades causan? Es una sustancia corrosiva para la piel y el tracto respiratorio, que provocan enrojecimiento y quemaduras cutáneas graves. La inhalación en elevadas concentraciones y durante un corto periodo de tiempo, puede originar un edema pulmonar cuyos efectos no se observan hasta pasadas unas horas, agravándose con el esfuerzo físico. Una exposición prolongada puede afectar al sistema inmune y al pulmón, dando lugar a una menor resistencia frente a infecciones y causar cambios irreversibles en el tejido pulmonar. Tiene por lo tanto una implicación directa muy grave sobre la salud ante la que hace falta actuar de manera urgente. En la Comunidad de Madrid causa aproximadamente 3000 muertes prematuras al año.

Con respecto a los impactos producidos en el medio ambiente, se trata de una sustancia que tiene una gran trascendencia en la formación del smog fotoquímico (la famosa boina de contaminación), ya que al combinarse con otros contaminantes atmosféricos influye en las reacciones de formación de ozono en la superficie de la tierra.

Por otra parte el NO₂ se forma a partir de la oxidación del óxido nítrico (NO), y tiene una vida corta en la atmósfera ya que se oxida rápidamente a nitratos (NO₃⁻) o a HNO₃ (ácido nítrico). En este último caso, se produce el fenómeno de la lluvia ácida que consiste en la reacción de los nitratos (NO₃) con la humedad existente en el ambiente, dando lugar a ácido nítrico (HNO₃), que

precipita causando grandes destrozos en los bosques y la acidificación de las aguas superficiales.

Tabla 10. Contribución a las emisiones de NO_x por grupo SNAP (%)¹

Año	G_02	G_03	G_04	G_05	G_06	G_07	G_08	G_09	G_10	G_11	TOTAL
1999	10,3	6,7	0,26	0	0	69,7	10,8	2,1	0,02	0,06	100
2000	10,4	6,4	0,30	0	0	68,5	12,1	2,2	0,01	0,06	100
2001	10,6	5,9	0,27	0	0	67,6	13,2	2,3	0,01	0,06	100
2002	10,1	5,8	0,28	0	0	67,4	12,6	3,8	0,01	0,06	100
2003	11,4	5,6	0,32	0	0	65,3	12,4	5,0	0,01	0,07	100
2004	11,6	3,7	0,34	0	0	65,6	12,7	6,0	0,01	0,06	100
2005	11,7	3,7	0,34	0	0	65,1	13,1	5,9	0,01	0,06	100
2006	11,4	3,8	0,43	0	0	60,0	19,6	4,7	0,01	0,07	100
2007	12,6	4,3	0,46	0	0	57,9	20,4	4,2	0,01	0,07	100
2008	13,4	4,7	0,45	0	0	56,4	19,8	5,1	0,00	0,07	100
2009	14,1	4,5	0,26	0	0	56,2	19,6	5,2	0,00	0,08	100
2010	14,6	6,1	0,41	0	0	53,9	18,9	6,0	0,01	0,09	100
2011	15,3	6,3	0,37	0	0	50,6	20,9	6,3	0,01	0,10	100
2012	17,2	6,5	0,00	0	0	48,0	21,5	6,8	0,01	0,11	100
2013	18,4	6,9	0,00	0	0	49,1	20,0	5,5	0,01	0,11	100
2014	17,7	7,2	0,00	0	0	51,7	21,2	2,1	0,01	0,13	100
2015	17,0	7,5	0,00	0	0	50,6	22,9	1,8	0,01	0,13	100
2016	18,1	7,7	0,00	0	0	46,9	25,5	1,7	0,01	0,12	100

1) G_02: Combustión no industrial; G_03: Combustión industrial; G_04: Procesos industriales sin combustión; G_05: Extracción y distribución de combustibles; G_06: Uso de disolventes; G_07: Transporte por carretera; G_08: Otros modos de transporte; G_09: Tratamiento de residuos; G_10: Agricultura; G_11: Naturaleza.

- ¿Qué medidas se están tomando para mejorar la calidad del aire en Madrid?**
Todas las medidas incluidas en el Plan A de Calidad del Aire tienen una repercusión directa en la mejora de la calidad del aire. Están, además, en consonancia con el Plan Azul de la comunidad de Madrid que ha metido en un cajón.
Para saber más del Plan A: <https://bit.ly/2J3r8tY>
<https://diario.madrid.es/aire/las-30-medidas/>
Y del Plan Azul: <https://goo.gl/byfhcV>
- ¿Es una medida efectiva?** Efectivamente, la medida es realmente efectiva porque restringe a aquellos vehículos más contaminantes
- ¿Es un plan excepcional en Europa?** Son muchas las ciudades de Europa que ya cuentan con medidas de restricción al vehículo privado en su almendra central: París, Londres, Milán, Berlín, Bruselas, Roma, Múnich... ya cuentan con medidas similares encaminadas a mejorar la calidad del aire y la salud de ciudadanas y ciudadanos.
<https://noticias-renting.aldautomotive.es/restricciones-traffic-europa/>
- ¿Qué medidas tomó el Gobierno de Mariano Rajoy en materia de contaminación ambiental?** Ninguna, de hecho gracias a las medidas incluidas en el Plan A de Calidad del Aire, España se ha salvado de la sanción de la Unión Europea por un nuevo incumplimiento sobre los objetivos de calidad del aire

fijados. En Europa confían en nuestras medidas porque son la tendencia en casi todas las principales ciudades; PP y Cs siguen anquilosados en mensaje de protección al coche contaminante que protege los intereses de clase que genera el mercado automovilístico. En la Comunidad de Madrid, pese a que en gran parte de su política de movilidad y medio ambiental decidieron plasmar medidas de protección de la salud y la calidad del aire nunca llegaron a implementarlas.

<https://goo.gl/RyZWA4>

7. **¿Son improvisadas las medidas relacionadas con la contaminación llevadas a cabo por el Ayuntamiento de Madrid?** No son improvisadas: el Plan A de Calidad del Aire fue sometido a información pública y fue aprobado en septiembre de 2017. De igual manera, la ordenanza de movilidad que establece el marco legal se ha sometido a información pública y debate contando con numerosas alegaciones consideradas durante esa fase.

8. **¿Es una medida que va en contra de la clase trabajadora?** Absolutamente falso. La clase trabajadora es la que usa en su mayoría el transporte público. Los datos así lo corroboran.
Existe también un falso mantra que trata de vincular la afección de esta medida a las clases más bajas por presentar vehículos de mayor antigüedad. Sin embargo, el análisis de datos de motorización, antigüedad del parque móvil y potencia del parque móvil refleja datos que, o bien identifican lo contrario, o no identifican un patrón relacionado con la renta.
En primer lugar, cabe resaltar que la clase trabajadora es la que más usa el transporte público. Esto es fácilmente identificable atendiendo a los distritos que presentan un menor número de turismos por cada 100 habitantes y un menor número de turismos por hogar. Salvando al distrito centro que tiene un comportamiento totalmente distinto en términos de movilidad, los distritos con menos vehículos por habitante y por hogar son: Latina, Carabanchel, Usera, Puente de Vallecas y Villaverde. Siendo Usera el distrito de Madrid con menos turismos por habitante. En contraposición, distritos como Retiro, Salamanca, Chamartín o Moncloa, presentan cifras elevadas de turismos por cada 100 habitantes con hasta más de 20 turismos de diferencia entre Chamartín y Usera por cada 100 habitantes.
En términos de potencia, excluyendo aquellos con más de 16 caballos fiscales que representan únicamente un 6% del total, no hay ninguna relación entre la renta per cápita y la potencia de los vehículos.
Además, analizando la antigüedad del parque móvil no existe ninguna relación entre ésta y el distrito. Así, casi todos los distritos presentan un porcentaje de vehículos anteriores al 2005 muy similar siendo llamativo que Vicalvaro y Villa de Vallecas son los que menor porcentaje presentan mientras que Centro,

Chamberí y Ciudad Lineal presentan el más elevado siendo, aún así, la diferencia de sólo 8 puntos. El porcentaje de compra de vehículo es bastante similar cada año en todos los distritos habiendo una tendencia ascendente desde el año 2012. A modo de ejemplo, los distritos que más turismo compraron en porcentaje en el año 2016 fueron Usera y Puente de Vallecas con un porcentaje casi idéntico a Tetuán.

9. **¿Cuál es el motivo de las críticas del PP y Cs?** PP y Cs intentan lanzar un mensaje de caos por su PENOSA gestión del transporte público de Madrid: ni hay trenes ni hay conductores para asumir una subida en la demanda de transporte público. Pretenden hacer culpable al Ayuntamiento de una muy mala planificación por su parte de las necesidades de movilidad del Ayuntamiento.
- <https://www.elmundo.es/madrid/2018/10/26/5bd204f922601d66518b461c.html>
- https://www.eldiario.es/madrid/Metro-Madrid-maquinistas-solucionar-aglomeraciones_0_830817287.html
- https://elpais.com/ccaa/2018/10/23/madrid/1540297523_198116.html
- <https://www.europapress.es/madrid/noticia-sindicatos-reclaman-metro-mas-maquinistas-poder-desplegar-90-trenes-mas-hora-punta-20181016182244.html>
- https://www.abc.es/espana/madrid/abci-mas-usuarios-y-menos-trenes-hacen-metro-madrid-no-vuele-201810121750_noticia.html
10. **Falso argumento sobre el DERECHO A LA MOVILIDAD:** el derecho debe asociarse a la posibilidad de acceder a los servicios básicos de una ciudad de manera universal no a moverse como cada uno considere oportuno. Además, si lo pensamos mínimamente, el coche es el medio que más restricciones y regulaciones tiene. En Madrid Central el derecho a la movilidad está garantizado con más de 70 líneas de EMT, 6 líneas de transporte público, líneas de Cercanía de media distancia, sistema de bicicleta pública, motosharing, carsharing, servicio de taxi... No hay ninguna zona de Madrid mejor conectada.
11. **Hay otro falso argumento sobre el IMPUESTO DE CIRCULACIÓN.** El impuesto se llama IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA. Y este impuesto es imprescindible si dispones de un vehículo, en ningún caso te da libertad de acceder a cualquier espacio con él.
12. **¿Cuándo el PP gobernaba la ciudad de Madrid implantó alguna restricción al tráfico rodado?** Las 4 Áreas de Prioridad Residencial (APR) actuales fueron implantadas por el Partido Popular como medida de restricción al vehículo

privado. Además, el plan original de Ana Botella incluía a futuro la agrupación de las mismas e incluso extenderlas más allá del distrito centro.

13. **¿Por qué se restringe el centro y no los barrios residenciales?** Efectivamente, se restringe el centro como una primera medida que debe ir consolidándose para ir incrementándose. Recordemos que el centro de la ciudad es un lugar de tránsito de personas que habitan el extrarradio y se produce un mayor número de movimientos que en los barrios residenciales por lo que es una medida más necesaria en esta zona que en áreas limítrofes donde el volumen de vehicules es menor. Las medidas de protección de la salud de todas y todos deberán ir extendiéndose hacia un modelo de región sostenible y equilibrado.
14. **¿Va a colapsarse Madrid?** De los 15 puntos con mayor tráfico de toda la región de Madrid sólo 3 corresponden al Ayuntamiento y ninguno es en vías dentro de la ciudad. El resto corresponde a infraestructuras gestionadas por la Comunidad de Madrid o el Ministerio de Fomento, es decir, se dan en el área Metropolitana.
Recordad que la competencia sobre el transporte público que podría poner solución a este problema es de la Comunidad de Madrid a través del Consorcio.
15. **¿Por qué en materia de movilidad pública se interpela siempre al Consorcio Regional de Transportes?** Porque el Consorcio Regional de Transportes, dependiente de la Comunidad, tiene todas las competencias en materia de movilidad en transporte público de la región, incluida la ciudad de Madrid. Hay un nuevo intento del PP y Cs de hundir un servicio público como ya han hecho con la Sanidad, Educación, Sistema de Pensiones, Banca Pública, etc... Mientras EMT no ha parado de renovar el parque móvil hacia uno más sostenible y comprar más autobuses para poder incrementar la demanda. La EMT ha comprado 460 autobuses entre 2016 y 2018 mientras que metro ha retirado de la circulación 45 trenes por la presencia de amianto de la que fue alertada en el año 2003. Pocas lecciones podrá dar la Comunidad de Madrid. **IMPORTANTE RECALCAR QUE EL AYUNTAMIENTO SALIÓ DE LA GESTIÓN DE METRO EN LA ÉPOCA DE GALLARDÓN EN EL AYUNTAMIENTO Y AGUIRRE EN LA COMUNIDAD.**



Estás en: [Inicio](#) > [Conócenos](#)

Conócenos



El Consorcio Regional de Transportes de Madrid se creó mediante la Ley 5/1985, como organismo público que concentra las competencias en materia de transporte regular de viajeros en la Comunidad de Madrid.

Nuestra misión es la gestión coordinada de todos los modos y empresas operadoras proporcionando un sistema multimodal de servicios de transporte público, apoyado en importantes infraestructuras, en el que se realizan diariamente más de 5 millones de desplazamientos.

Con tal objetivo, se realiza un seguimiento permanente de la oferta y de la demanda, garantizando la calidad del servicio y la mejor atención a los ciudadanos, fruto de nuestro compromiso con la sociedad, ya que unimos Personas.

Asimismo, se planifican las infraestructuras y servicios de transporte público y se opera un sistema tarifario integrado, que hacen de la Comunidad de Madrid un referente de movilidad a nivel global.

Datos refuerzo:

- **Agrupar las cuatro APR actuales** dando un mayor sentido de uniformidad y amplía su espacio también a los barrios de Chueca y Malasaña. Funciona de forma similar a APR, es decir, prioridad residencial y para los servicios públicos y personas con movilidad reducida y para los modos de transporte más sostenibles.
- **Se evitarán un 37% de los kilómetros** recorridos actuales y un **40% de las emisiones de dióxido de nitrógeno** porque restringe el paso a los vehículos más contaminantes.
- En el área de Madrid central **sólo el 11% de los viajes se realizan en coche.**

- **De los 230.000 viajes** que se dan en el área de Madrid Central: 8.000 viajes son internos, 58.600 son viajes de paso (atraviesan) y 163.400 son viajes con origen o destino en Madrid Central.
Es decir, de esos 163.400 viajes, **el 13% estarán verdaderamente restringidos** porque son los que harían aquellos vehículos altamente contaminantes (los que no tienen etiqueta). Los que tienen etiqueta B y C pueden ir a aparcamiento si quieren acceder y los ECO y CERO pueden acceder y aparcar en superficie (y cruzar Madrid Central). Es decir, es el 13% del 11% de todos los viajes.
- Las **vías de circunvalación EN TODAS LAS CIUDADES** se usan **para eliminar tráfico de paso del centro** de Madrid.