Revisión del Plan de Acción en Materia de Contaminación Acústica

ÍNDICE DE CONTENIDOS

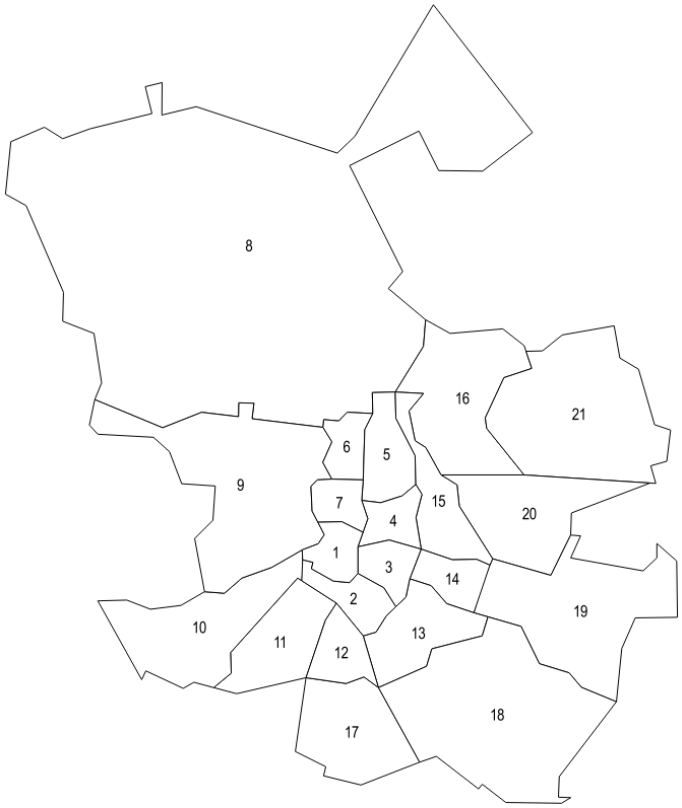
1. Introducción 1
2. Marco Jurídico 2
3. Principales Focos de Ruido Ambiental en Madrid 2
4. Herramientas para el Control del Ruido Ambiental 3
5. Cartografía Acústica y Planes de Acción 3
6. Información al ciudadano 4
7. Revisión del Plan de Acción en Materia de Contaminación Acústica 5
7.1. Línea 1. Sensibilización y Educación Contra el Ruido. 8
7.2. Línea 2. Movilidad Sostenible 9
7.3. Línea 3. Actuaciones de Control del Ruido Provocado por el Ocio Nocturno 11
7.4. Línea 4. Actuaciones sobre el Paisaje Urbano. 12
7.5. Línea 5. Ordenación del Territorio 12
7.6. Otras Iniciativas. 12
8. Relación de Consultas Públicas 12

Anexo I. Evolución de la Situación Acústica en las Zonas Tranquilas
Anexo II. Cartografía de las Actuaciones Acústicas de la Revisión del Plan de Acción
Anexo III. Plan de Acción en Materia de Contaminación Acústica (Primera ronda)
Anexo IV. Resultado Alegaciones en Consultas Públicas

Revisión del Plan de Acción en Materia de Contaminación Acústica

1. Introducción

Madrid es una de las principales ciudades de Europa. En la actualidad ocupa una extensión de 60.430,7 ha y cuenta con una población de 3.141.991[1]. El municipio está organizado territorialmente en 21 distritos:



1- Centro
2- Arganzuela
3- Retiro
4- Salamanca
5- Chamartín
6- Tetuán
7- Chamberí
8- Fuencarral – El pardo
9- Moncloa – Aravaca
10- Latina
11- Carabanchel
12- Usera
13- Puente de Vallecas
14- Moratalaz
15- Ciudad Lineal
16- Hortaleza
17- Villaverde
18- Villa de Vallecas
19- Vicálvaro
20- San Blas – Canillejas
21- Barajas

El Municipio de Madrid constituye el motor económico de la Comunidad de Madrid, en la ciudad tienen su sede un gran número de Instituciones y Organismos Oficiales del Estado, así como embajadas, museos e importantes empresas, que actúan de reclamo tanto para nuevas empresas como para un gran número de turistas, incentivando el desarrollo tanto de la ciudad, como de la región.

En este contexto, Madrid se proyecta como una ciudad moderna, que basa su desarrollo en un crecimiento sostenible obtenido a partir de actuaciones sensibles con la mejora y protección del medio ambiente, y particularmente preocupadas por reducir la contaminación acústica, factor fundamental para la calidad de vida de sus ciudadanos.

[1] Anuario estadístico municipal año 2015

2. Marco Jurídico

En el año 2002 la Comunidad Europea sentó los principios para la gestión del ruido ambiental en los países miembro, aprobando la Directiva 2002/49/CE, en la que se establecían métodos y herramientas comunes para conocer el estado de la contaminación acústica en Europa.

Esta norma fue transpuesta al Ordenamiento Jurídico Español mediante la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, que tuvo su desarrollo reglamentario en los reales decretos RD 1513/2005 y RD 1367/2007.

En este marco jurídico se establece un calendario para la elaboración de mapas estratégicos de ruido, destinados a informar al ciudadano de los niveles de ruido existentes en su entorno, así como para la puesta en marcha de planes de acción que permitan reducir la contaminación acústica y preservar las zonas tranquilas de la ciudad.

En esa misma legislación también se establece la atribución competencial, siendo el Ayuntamiento de Madrid la Administración responsable de la Gestión del Ruido Ambiental en el municipio, y por tanto la encargada de adoptar las medidas necesarias para reducir los niveles de ruido en la aglomeración.

3. Principales Focos de Ruido Ambiental en Madrid

La normativa en materia de contaminación acústica centra la gestión del ruido ambiental en el control del ruido producido por el tráfico rodado, ferroviario, aeroportuario e industrial.

En lo relativo al **tráfico rodado** hay que indicar que en Madrid, como en el resto de ciudades, el tráfico rodado es el principal foco de ruido ambiental. En el municipio están censados 1.619.944 vehículos, que circulan por los más de 2.900.000 metros de calles que se reparten entre grandes viales que acceden a la capital y distribuyen el tráfico alrededor de ella (autovías y rondas), vías interdistritales, vías de distribución interior en cada distrito, así como en diferentes grados de viales residenciales.

Dentro de la red de comunicaciones existente en la ciudad, las **infraestructuras ferroviarias** ocupan un lugar destacado, máxime teniendo en cuenta la distribución radial de la red de ferrocarriles nacional, de la que Madrid es el centro. En el municipio destacan las estaciones de Atocha y Chamartín o la Red de Cercanías, que utiliza diariamente un importante número de personas para desplazarse a sus trabajos en la ciudad, con la consiguiente reducción del número de vehículos que acceden al interior de Madrid.

En cuanto a las **infraestructuras aeroportuarias**, Madrid dispone del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid – Barajas, uno de los más importantes de Europa, y primer aeropuerto español por tráfico de pasajeros, carga aérea y número de operaciones. Durante el año 2014 lo emplearon más de 41 millones de pasajeros, unos 114.000 al día.

A pesar de que sus instalaciones se encuentran parcialmente dentro del término municipal, el impacto acústico que produce sobre las zonas residenciales cercanas es moderado, debido por un lado a la distancia existente con las zonas del aeropuerto en las que tienen lugar las operaciones en tierra de las aeronaves y por otro a que las rutas que siguen, tanto para aterrizar como para despegar, pasan alejadas de las mismas.

En lo relativo a las **fuentes industriales** hay que indicar que Madrid no dispone de áreas donde se desarrolle una actividad industrial como tal, puesto que los polígonos industriales existentes en el municipio están mayoritariamente destinados a actividades logísticas y comerciales.

Finalmente, el Ayuntamiento de Madrid ha considerado también la contribución que tiene la **actividad de ocio** en los niveles de ruido ambiental, a pesar de no ser uno de los focos incluidos en la Directiva 2002/49/CE, ya que es una de las principales fuentes de molestia, dadas sus especiales características por producirse durante el periodo nocturno, coincidiendo con el descanso de los vecinos.

A diferencia del tráfico rodado, que está presente en casi la totalidad de los puntos de la ciudad, la actividad de ocio, como molestia ambiental, se concentra en las zonas de la ciudad en las que proliferan este tipo de actividades.

4. Herramientas para el Control del Ruido Ambiental

Para realizar un control efectivo del ruido ambiental en la aglomeración es necesario, en primer lugar, tener un conocimiento, lo más exhaustivo posible, de los niveles de ruido existentes. A tal fin el Ayuntamiento de Madrid dispone de la Red de Vigilancia de la Contaminación Acústica, que está formada por:

- **Red Fija.-** Compuesta por 31 estaciones permanentes distribuidas por la ciudad, que registran la evolución de los niveles de ruido las 24 horas de los 365 días del año. Sus mediciones se publican diariamente en la página web municipal.

- **Red Móvil.-** Compuesta por 16 terminales de monitorado de ruido, se emplea para:

  - Realizar estudios de los niveles de ruido ambiental en las zonas de ocio.
  - Apoyar las mediciones para la elaboración del Mapa Estratégico de Ruido.
  - Atender las reclamaciones vecinales relativas al ruido ambiental.

- **Sistema de Actualización Dinámica del Mapa Acústico de Madrid (SADMAM)**.- Compuesto por cinco vehículos instrumentados acústicamente que permiten registrar los valores de los niveles de ruido ambiental en cualquier punto de la ciudad. Se emplea fundamentalmente para la actualización del mapa estratégico de ruido, pero dada su gran operatividad también se utiliza como apoyo en cualquier estudio acústico ambiental.

5. Cartografía Acústica y Planes de Acción

Las aglomeraciones de primera ronda como Madrid, con más de 250.000 habitantes, en cumplimiento del artículo 7, apartado 1 de la Directiva Europea 2002/49/CE debían elaborar el mapa estratégico de ruido (MER) de la aglomeración y, posteriormente, en cumplimiento del artículo 8, apartado 1, elaborar el Plan de Acción, encaminado a afrontar, en su territorio, las cuestiones relativas al ruido y a sus efectos.

De esta forma, el Ayuntamiento de Madrid realizó el MER que reflejaba los niveles de ruido relativos al año 2006 (MER 2006), en base a cuyos resultados se elaboró el Plan de Acción en Materia de Contaminación Acústica, cumpliendo así con los requisitos establecidos tanto en la Directiva Europea como en la Legislación Nacional.

Trascurridos cinco años, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 7, apartado 5 de la Directiva Europea, el Ayuntamiento de Madrid revisó el MER, elaborando uno nuevo que reflejaba la situación acústica existente en el año 2011 (MER 2011).

En esta ocasión, además del tráfico rodado, el Ayuntamiento de Madrid incluyó la cartografía acústica correspondiente a las vías ferroviarias que registran un tráfico inferior a 30.000 trenes al año, ya que la administración responsable de su gestión, en este caso el Administrador de la Infraestructura Ferroviaria (ADIF), sólo tiene la obligación de elaborar el mapa estratégico de ruido de las infraestructuras ferroviarias por las que circulan más de 30.000 trenes al año, tal y como se establece en el RD 1513/2005.

Los resultados del MER 2011 permitieron revisar, tal y como se establece en el artículo 8, apartado 5 de la Directiva Europea, el Plan de Acción puesto en marcha en la primera ronda.

Finalmente, el Ayuntamiento de Madrid, además de los focos recogidos en la Directiva Europea, también ha cartografiado los niveles de ruido producidos por la actividad de ocio, con cuyos resultados se delimitan las Zonas de Protección Acústica Especial (ZPAE). En estas zonas se ponen en marcha Planes Zonales Específicos, que incluyen un conjunto de medidas dirigidas a reducir los niveles de ruido ambiental debidos a la actividad de ocio y a su tráfico rodado asociado.

6. Información al ciudadano

Uno de los principales objetivos establecidos en la Directiva Europea es asegurar el acceso de los ciudadanos a la información más reciente relativa a los niveles de Ruido Ambiental, así como contar con su colaboración a la hora de buscar soluciones para los problemas ocasionados por el ruido. En este sentido, el Ayuntamiento de Madrid ha dispuesto dos tipos de canales de participación:

1. Órganos y canales normalizados, establecidos en su Reglamento Orgánico de Participación Ciudadana, a través de los que los ciudadanos pueden trasladar sus comentarios, alegaciones y sugerencias a los distintos servicios municipales. Los más importantes son:

   - El Sistema de Sugerencias y Reclamaciones.
   - Los ruegos y preguntas en las sesiones plenarias del Distrito correspondiente.
   - Las proposiciones en los Plenos de los Distritos y en el Pleno del Ayuntamiento.
   - El Consejo Director de la Ciudad, los Consejos Sectoriales y los Consejos Territoriales.
   - Las peticiones, iniciativas, audiencias públicas y consultas.
   - Los foros temáticos, paneles ciudadanos y sondeos de opinión.

2. Canales específicos, para facilitar la participación activa de todos los actores implicados en la gestión del ruido ambiental. De esta forma, en el procedimiento de aprobación de los instrumentos de evaluación y gestión del ruido ambiental se cuenta con la participación ciudadana en las siguientes fases:

   - Para la realización de las mediciones y durante la elaboración de los estudios acústicos se mantienen reuniones con vecinos, asociaciones vecinales y asociaciones empresariales.

- Una vez elaborado el instrumento de gestión ambiental, se aprueba inicialmente por la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, y es sometida a un periodo de Información Pública, no inferior a un mes, durante el que todas las personas o asociaciones interesadas pueden realizar las observaciones, alegaciones o propuestas que consideren oportunas.

- Una vez finalizado el periodo de Información Pública, se atienden y responden todas y cada una de las alegaciones recibidas, notificando el resultado de cada una de ellas a sus interesados.

- Posteriormente se presenta la propuesta a la Comisión de Control y Seguimiento del Ruido, en la que están representados los vecinos a través de sus diversas asociaciones, las organizaciones ecologistas, las asociaciones de empresarios, los distintos grupos políticos con representación municipal y las distintas Áreas de Gobierno municipales.

- Por último, se procede a la Aprobación Definitiva por la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid.

En el caso particular de la elaboración de los Planes Zonales Específicos, asociados a las ZPAE, tras pasar por la Comisión de Control y Seguimiento del Ruido, son debatidos por los grupos políticos con representación municipal en la Comisión Permanente de Medio Ambiente, como paso previo a su aprobación definitiva por el Pleno del Ayuntamiento de Madrid.

Finalmente, y con el objetivo de que la información más reciente en materia de contaminación acústica esté permanentemente disponible para los ciudadanos, se publican, en la página web municipal, los niveles diarios de ruido, así como la documentación de los Mapas Estratégicos de Ruido, el Plan de Acción, y el resto de instrumentos de evaluación y gestión del ruido ambiental.

7. Revisión del Plan de Acción en Materia de Contaminación Acústica

El Ayuntamiento de Madrid, de acuerdo con lo establecido en el apartado 5 del artículo 7 de la Directiva Europea, realizó el Mapa Estratégico de Ruido correspondiente a la situación acústica del año 2011 (MER 2011), cuyos resultados permitieron revisar el Plan de Acción, tal y como se establece en el apartado 5 del artículo 8 de la Directiva Europea.

Para evaluar las medidas puestas en marcha en el Plan de Acción, se utilizaron los índices de ruido L_d, L_e, L_n y el número de personas expuestas a niveles de ruido por encima de los objetivos de calidad acústica. En el análisis de dichos indicadores para el MER 2011 se observa que:

- La población expuesta a niveles de ruido superiores a 65 dBA, objetivo de calidad acústica establecido en la legislación para el periodo diurno, es el 4,1 % de la población total de Madrid.

- La población expuesta a niveles superiores a 55 dBA, objetivo de calidad acústica establecido en la legislación para el periodo nocturno, es el 15 % de la población de Madrid.

- Respecto al mapa de ruido anterior (MER 2006) se ha producido una importante disminución de la población expuesta durante el periodo nocturno, que ha pasado del 20 % al 15 %.

- Las personas expuestas a los niveles de ruido más elevados se sitúan, en un alto porcentaje, en las proximidades de grandes vías. Este tipo de viales, debido a sus especiales características como su elevada intensidad de tráfico o la velocidad de circulación, son los que provocan los mayores niveles de ruido, sobre todo durante el periodo nocturno, en el que mantienen un mayor grado de actividad que el resto de viales.

Por todo ello, las medidas del Plan de Acción puestas en marcha han permitido:

1.º Lograr una importante reducción del número de personas expuestas a niveles de ruido por encima de los objetivos de calidad acústica, cumpliéndose así el objetivo primordial con el que se elaboró, tal y como se establece en el artículo 8 de la Directiva Europea.

2.º Que las zonas tranquilas sigan reuniendo las condiciones acústicas necesarias para su denominación como tal, a pesar de que el tráfico que circula por el entorno de alguna de ellas se haya incrementado. En el Anexo I se incluye un mapa con la delimitación de cada una de las zonas tranquilas en las que se indica la evolución de la situación acústica en cada una de ellas.

3.º Que el tráfico sólo resulte conflictivo en las zonas residenciales que se encuentran próximas a grandes viales, a pesar de estar presente en casi la totalidad de la ciudad, ya que, en los viales interiores, donde se registraban altos niveles de ruido, las peatonalizaciones y restricciones al tráfico acometidas han conseguido una importante reducción de los niveles de ruido.

En definitiva, los resultados obtenidos en el MER 2011 muestran una reducción de los niveles acústicos en Madrid, con la consiguiente disminución del número de personas que se encuentran por encima de los objetivos de calidad acústica.

A pesar de estos buenos resultados el Ayuntamiento, lejos de conformarse con unos datos que indican que el 96% de la población en periodo diurno y el 85 % durante el periodo nocturno se encuentran en una situación razonable, continuó trabajando en reducir la contaminación acústica, para lo que realizó una Revisión del Plan de Acción a fin de seguir mejorando el ambiente acústico de la ciudad.

La Revisión del Plan de Acción se realizó con los objetivos de:

- Reducir los niveles de ruido existentes en el municipio, de manera que disminuya el número de personas expuestas a valores por encima de los objetivos de calidad acústica.

- Preservar las condiciones acústicas que se dan en las zonas tranquilas, tanto en las declaradas inicialmente como en las zonas que se puedan declarar.

- Potenciar los canales de información al ciudadano, con el fin de que dispongan de la información más reciente en los temas relacionados con el ruido, estableciendo los mecanismos que propicien su colaboración en la Gestión del Ruido Ambiental.

Para conseguir estos objetivos, y puesto que las líneas de actuación establecidas en el Plan de Acción elaborado en primera ronda se han revelado como un marco eficaz en

el que englobar las iniciativas a poner en marcha, en la Revisión del Plan de Acción se decidió mantener como marco de referencia las líneas de actuación existentes:

- **Línea 1. Sensibilización y Educación Contra el Ruido.** Se incluyen aquellas medidas destinadas a difundir y explicar las repercusiones de la contaminación acústica, así como los efectos del ruido sobre los ciudadanos, incidiendo en el papel que desempeña el comportamiento humano en el ruido.

- **Línea 2. Movilidad Sostenible.** El tráfico rodado es la fuente de ruido que más contribuye en los niveles de ruido ambiental de la ciudad. En este sentido, se incluyen importantes medidas destinadas a mejorar las condiciones del tráfico en la ciudad, reduciendo los niveles de ruido debidos al mismo.

- **Línea 3. Actuaciones de Control del Ruido Provocado por el Ocio Nocturno.** El ruido producido por el ocio nocturno es una de las principales fuentes de molestia en el municipio, razón por la que el Ayuntamiento ha realizado campañas de medición y elaborado la cartografía acústica de aquellas áreas más afectadas por esta actividad.

  Las zonas en las que los estudios han constatado la superación de los objetivos de calidad han sido declaradas Zonas de Protección Acústica Especial (ZPAE). Para cada una de estas zonas se ha elaborado un Plan Zonal Específico, en colaboración con los principales actores implicados, que reúne un conjunto de medidas con el objetivo de conseguir la mejora progresiva del medio ambiente acústico.

  La declaración de la ZPAE, así como de su correspondiente Plan Zonal Específico, es sometida a información pública, y debatida en la Comisión de Control y Seguimiento del Ruido y en la Comisión Permanente de Medio Ambiente, como paso previo a su aprobación definitiva por el Pleno del Ayuntamiento de Madrid.

- **Línea 4. Actuaciones sobre el Paisaje Urbano**. En esta línea se incluyen aquellas actuaciones destinadas a reducir los niveles de ruido emitidos por los vehículos, actuando a través de la transformación del entorno urbano, con iniciativas como modificar los ejes de calzada, ampliar aceras, o instalar barreras acústicas.

- **Línea 5. Ordenación del Territorio.** Las medidas más eficaces en la lucha contra el ruido son aquellas que se adoptan durante la fase de planificación, puesto que la mejor forma de que no existan conflictos debidos al ruido en el futuro es un planeamiento urbanístico que evite la colindancia de usos acústicamente incompatibles, y que tenga en cuenta las medidas necesarias para alcanzar los objetivos de calidad acústica.

De esta manera, la Revisión del Plan de Acción supuso la puesta en marcha de las iniciativas que se detallan a continuación, agrupadas por líneas de actuación, y cuya cobertura geográfica se detalla en los mapas correspondientes del Anexo II.

7.1. Línea 1. Sensibilización y Educación Contra el Ruido.

A. Para conocer la percepción de los ciudadanos en los temas relacionados con el ruido:

- **Encuesta de Calidad de Vida y Satisfacción con los Servicios Públicos.** En el año 2014 el Ayuntamiento de Madrid, a través del Observatorio de la Ciudad[2], realizó una encuesta presencial a 2.520 personas, relativa a los aspectos de la ciudad más importantes para la calidad de vida de sus habitantes, entre las que se encontraba el ruido.

  Los resultados de dicha encuesta, disponible para su consulta en el siguiente enlace de la página web municipal, muestran que la problemática asociada con el ruido ha pasado de ser una de las principales preocupaciones de los madrileños (en el año 2009 se situaba en tercer lugar), a estar relegada a la última posición en la lista de preocupaciones del año 2014 (décimo lugar).

- **Encuestas a usuarios de ocio nocturno**. Durante los años 2014 y 2015 se han llevado a cabo encuestas presenciales al público de las actividades recreativas, a los empresarios que las regentan, así como a los vecinos de las zonas del Distrito de Centro más afectadas por el ocio, acerca de las cuestiones relacionadas con el ruido de ocio y las molestias ocasionadas por dicha actividad.

B. Para Sensibilizar y Educar en los temas relacionados con el ruido se ha llevado a cabo:

- **Campaña Diviértete sin Molestar**. Durante los años 2014 y 2015 se han realizado campañas de sensibilización en las zonas del Distrito de Centro más afectadas por la actividad de ocio. En dichas campañas se instalaron puntos de información en las que mediadores informaban, tanto a los vecinos de la zona como a los usuarios y empresarios de las actividades recreativas, acerca de la problemática relacionada con el ruido producido por la actividad de ocio y su tráfico asociado.

  La acción de sensibilización de dichas campañas se reforzó con la producción de material divulgativo, que se distribuyó entre los usuarios y los locales de las zonas tratadas. En el desarrollo de estas campañas se elaboraron un total de:

  - 200 carteles para *mupis*.
  - 1.750 carteles imágenes de la campaña.
  - 8.750 folletos informativos para usuarios de ocio nocturno.
  - 1.750 ejemplares de la Guía de consejos prácticos para locales de ocio.
  - 1.750 pegatinas.
  - 17.500 tarjetas con consejos para usuarios de ocio nocturno.
  - 5.250 unidades promocionales.

C. Para informar a los ciudadanos de los principales compromisos en el Control del Ruido:

- **Carta de Servicios de Control del Ruido.** Se ha aprobado, en abril de 2015, la Carta de Servicios de Control del Ruido con los siguientes objetivos:

  - Aumentar el grado de satisfacción de los ciudadanos con los servicios prestados, ofreciendo transparencia en la gestión, y en la presentación del servicio.

[2] Es el órgano municipal encargado de incorporar las opiniones e intereses de los ciudadanos a la gestión municipal, fomentando la transparencia mediante la difusión de la información.

- Mejorar la calidad de los servicios prestados.
- Dar a conocer a los ciudadanos:

  - Los servicios que en materia de control del ruido presta el Ayuntamiento.
  - Los compromisos de calidad que adquiere el Ayuntamiento con los servicios prestados relativos al ruido, estableciendo unos objetivos y unos indicadores para su valoración.
  - Sus derechos y obligaciones en relación con el control del ruido.
  - La diversa información sobre la calidad acústica y los canales de acceso a la misma.

De esta forma, en la carta se recogen los servicios prestados en relación con el Control del Ruido y se informa sobre las distintas modalidades de participación ciudadana y en particular, del Sistema de Sugerencias y Reclamaciones establecido por el Ayuntamiento de Madrid, que sirve para ejercer, ya sea de forma presencial, por correo postal, telefónico o web, el derecho de los ciudadanos a:

- Presentar sugerencias relativas a la creación, ampliación o mejora de los servicios prestados por el Ayuntamiento de Madrid.
- Realizar reclamaciones o felicitaciones.
- Comunicar los casos en los que los ciudadanos consideren que se ha incumplido alguno de los compromisos de calidad de los servicios. Tras lo que serán debidamente informados acerca de las causas del incumplimiento, así como de las medidas adoptadas para su corrección.

Los resultados de los indicadores establecidos para medir el cumplimiento de los compromisos de esta Carta de Servicios, se pueden consultar en la página web municipal.

7.2. Línea 2. Movilidad Sostenible

- **Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Madrid.** Fue aprobado en el año 2014 y permite estructurar las políticas de movilidad, con el objetivo de mejorar la calidad ambiental, fomentando el uso de la movilidad peatonal y ciclista, el transporte público colectivo, así como la promoción de vehículos menos contaminantes, lo que junto a una mejor gestión de la circulación supondrá una importante reducción de los niveles de ruido debidos al tráfico.

  Previamente a su aprobación fue sometido a Información Pública, y está disponible para su consulta en la página web municipal.

- **Plan Director Ciclista.** Tiene como objetivo fomentar el uso de la bicicleta como un modo de transporte en la movilidad cotidiana, con medidas como la elaboración de guías para mostrar el uso de la bicicleta en entornos urbanos, la preparación y adecuación de itinerarios ciclistas por la ciudad, la realización de campañas de sensibilización o el alquiler de bicicletas a través de iniciativas como BiciMAD.

  El proyecto BiciMAD, que inició su funcionamiento a mediados del año 2014, permite el alquiler de bicicletas en 165 estaciones de la ciudad ubicadas en el interior del núcleo urbano, a fin de fomentar su uso, desplazando la utilización de medios de transporte más contaminantes.

Este Plan Director fue sometido a información pública previamente a su aprobación, y está disponible para su consulta en la página web municipal.

- **Declaración de Áreas de Prioridad Residencial.** En enero de 2015 se aprobó la delimitación del Área de Prioridad Residencia de Opera, con el objetivo de preservar el uso sostenible de las vías de circulación y disminuir los niveles de contaminación acústica y atmosférica. En este tipo de zonas se han puesto en marcha medidas como:

  – Restringir al acceso de los vehículos de los no residentes.
  – Establecer un régimen específico de carga y descarga, sólo para vehículos autorizados y dentro de horarios variables en función de la tecnología del vehículo empleado.

  En la página web municipal está disponible la información relativa a las mismas.

- **Peatonalización de calles.** Se han peatonalizado varias calles de la ciudad, a fin de recuperar el espacio público para los peatones. Esta medida se ha mostrado como una de las más eficaces, a la vista de la importante mejora de la situación acústica ocurrida en el Distrito de Centro, que es donde mayor número de peatonalizaciones se han acometido, tal y como se puede observar en los mapas correspondientes del Anexo II.

- **Asfaltado Acústico.** Durante el año 2014 se han asfaltado un total de 161.000 m² de superficie en varias calles de la ciudad utilizando asfalto fonoabsorbente, a fin de reducir tanto el nivel de ruido emitido por la circulación de vehículos, como la reflexión del pavimento.

  Así, tras las sucesivas campañas de asfaltado, en el año 2014 Madrid sumaba un total de 1.806.000 m² de vías con asfalto fonoabsorbente.

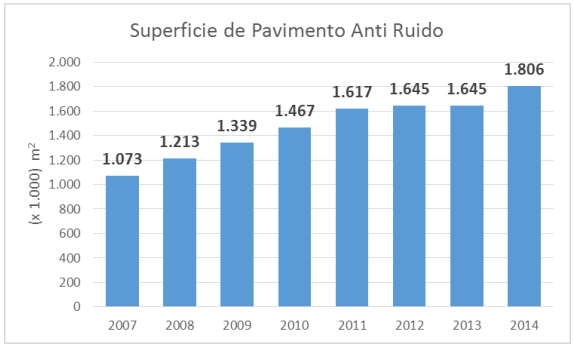


Imagen 1. Superficie de Pavimento fono-absorbente instalada.

- **Renovación Flota Vehículos Empresa Municipal Transportes (EMT).** Se ha aumentado el número de vehículos de la EMT respetuosos con el medio ambiente, aumentando su número en un 55% desde el año 2012.

- **Templado de Tráfico.** Dentro de las actuaciones para disminuir el ruido del tráfico rodado, se han adoptado medidas para reducir la velocidad de circulación, como las llevadas a cabo en calle-30 - la vía que registra la mayor densidad de tráfico de

la ciudad -, en la que se han instalado radares para el control de la velocidad, para evitar que se superen los límites de velocidad. También se han colocado paneles luminosos interactivos, que informan a los conductores de la velocidad recomendable en la vía.

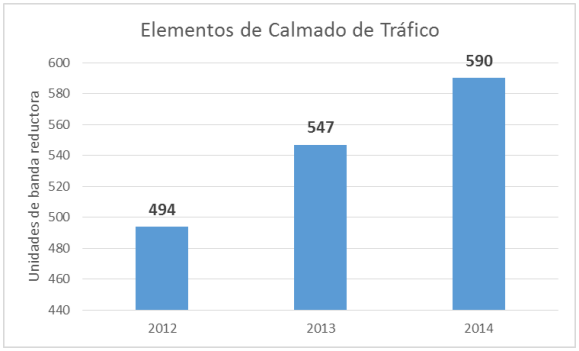


Imagen 2. Unidades de bandas reductoras o badenes instaladas.

7.3. Línea 3. Actuaciones de Control del Ruido Provocado por el Ocio Nocturno

- **ZPAE de AZCA – Avenida de Brasil**. Esta zona del Distrito de Tetuán, en la que se concentra un gran número de actividades de ocio, fue declarada ZPAE por el Pleno del Ayuntamiento en diciembre de 2014, por superarse en ella los objetivos de calidad acústica.

  La documentación relativa a la Declaración de esta ZPAE, así como de su Plan Zonal Específico correspondiente, está disponible para su consulta en la página web municipal.

- **ZPAE Aurrerá.** Se ha realizado la revisión de la situación existente en la zona de Aurrerá, para determinar el estado de la contaminación acústica debida a la actividad de ocio y su tráfico asociado, y actualizar de esta forma la vigente ZPAE, ampliando su ámbito geográfico de aplicación.

- **ZPAE "La Lonja".** Dada la alta concentración de actividades existente en la zona de "La Lonja", en el Distrito de Moratalaz, se ha realizado una campaña de medición para evaluar los niveles de ruido ambiental existentes en la misma. En caso de que se superen los objetivos de calidad acústica, se declarará una ZPAE, y se elaborará un Plan Zonal Específico para reducir la contaminación acústica en la misma.

- **Revisión ZPAE Distrito de Centro.-** Se están realizando campañas de medición en el Distrito de Centro, a fin de registrar los niveles de ruido ambiental existentes en la zona, con los que revisar la Declaración de la ZPAE de Centro, así como de las medidas contenidas en su correspondiente Plan Zonal Específico.

7.4. Línea 4. Actuaciones sobre el Paisaje Urbano.

- **Ampliación de aceras**. En algunas calles de Madrid se ha ampliado la superficie destinada a las aceras, reduciendo la superficie correspondiente a los vehículos en favor de los peatones, lo que permite reducir tanto el número de vehículos en circulación, como su velocidad.

  Este tipo de medida se puede aplicar como paso intermedio a la peatonalización de una calle, o como solución final en aquellas cosas en las que la peatonalización total es inviable.

7.5. Línea 5. Ordenación del Territorio

- **Actualización Áreas Acústicas.** Se está realizando la actualización de las áreas Acústicas de la Ciudad, a fin de reflejar los cambios que se han producido por los nuevos desarrollos y las actuaciones urbanísticas llevadas a cabo.

- **Planeamiento urbanístico.** Las diferentes figuras de planeamiento urbanístico que se llevan a cabo se someten, previamente a su aprobación, a informe ambiental en relación con los aspectos acústicos y la problemática derivada de los mismos.

  De esta forma, previamente a la aprobación de las diferentes figuras de planeamiento, se comprueba que se han tenido en cuenta los aspectos acústicas en su desarrollo, de manera que se han asignado los usos del suelo evitando colindancias acústicamente incompatibles, que se han seguido los criterios adecuados para asegurar una buena calidad del ambiente acústico, tanto en el exterior como en el interior de las edificaciones, y que se han previsto las medidas correctoras necesarias que aseguran el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica.

7.6. Otras Iniciativas.

Además de las medidas anteriores, y en cumplimiento del apartado 5, del artículo 7 de la Directiva Europea, durante el año 2015 se han iniciado las tareas necesarias para realizar la campaña de mediciones con la que se elaborará el próximo Mapa Estratégico de Ruido (MER 2016), que actualizará el MER 2011, y cuyos resultados permitirán evaluar la situación acústica de la ciudad tras la puesta en marcha de las medidas contenidas en la Revisión del Plan de Acción.

8. Relación de Consultas Públicas

Con el fin de garantizar la información al ciudadano y posibilitar su participación efectiva, tanto en la preparación como en la revisión de las distintas iniciativas acometidas, el Ayuntamiento de Madrid sometió a consulta pública las principales acciones incluidas en la revisión del Plan de Acción, que se recogen a continuación:

Acciones del Plan de Acción sometidas a Consulta Pública	Inicio Información Pública	Fin Información Pública
Plan Zonal asociado a la ZPAE del Barrio de Gaztambide	01/12/2016	01/01/2017
Plan de Aparcamientos Disuasorios	12/03/2016	11/04/2016
Plan Zonal asociado a la ZPAE de Azca-Avda. Brasil	19/07/2014	18/08/2014
Plan de Movilidad Urbana Sostenible	04/07/2014	04/08/2014
Plan Zonal asociado a la ZPAE del Distrito Centro	11/04/2012	10/05/2012

En el Anexo IV del presente documento se adjuntan los resultados de las alegaciones recibidas durante los periodos de información pública y consulta ciudadana.

Además, el Ayuntamiento de Madrid consulta regularmente a la población acerca de las distintas acciones y planes puestos en marcha, mediante la realización de encuestas cuyo resultado se tiene en cuenta en la revisión del Plan de Acción. La siguiente tabla resume las encuestas más significativas llevadas a cabo:

Encuestas a la población llevadas a cabo	Tipo de Encuesta	Año de realización
Encuesta a vecinos y usuarios de ocio nocturno (distritos de Centro, Chamberí y Tetuán)	Presencial 990 encuestas	2016
Encuesta a usuarios de ocio nocturno (distrito de Centro)	Presencial 480 encuestas	2015
Encuesta de Calidad de Vida y Satisfacción con los servicios públicos (todo el municipio de Madrid)	Presencial 2.520 encuestas	2014
Encuesta a usuarios de ocio nocturno (distrito de Centro)	Presencial 530 encuestas	2014
Encuesta de Percepción Ciudadana sobre el Ruido Ambiental (todo el municipio de Madrid)	Telefónica 6.000 encuestas	2012
Encuesta de Calidad de Vida y Satisfacción con los servicios públicos (todo el municipio de Madrid)	Presencial 2.520 encuestas	2012
Encuesta vecinos afectados por la ZPAE de Aurrerá	Presencial 150 encuestas	2011

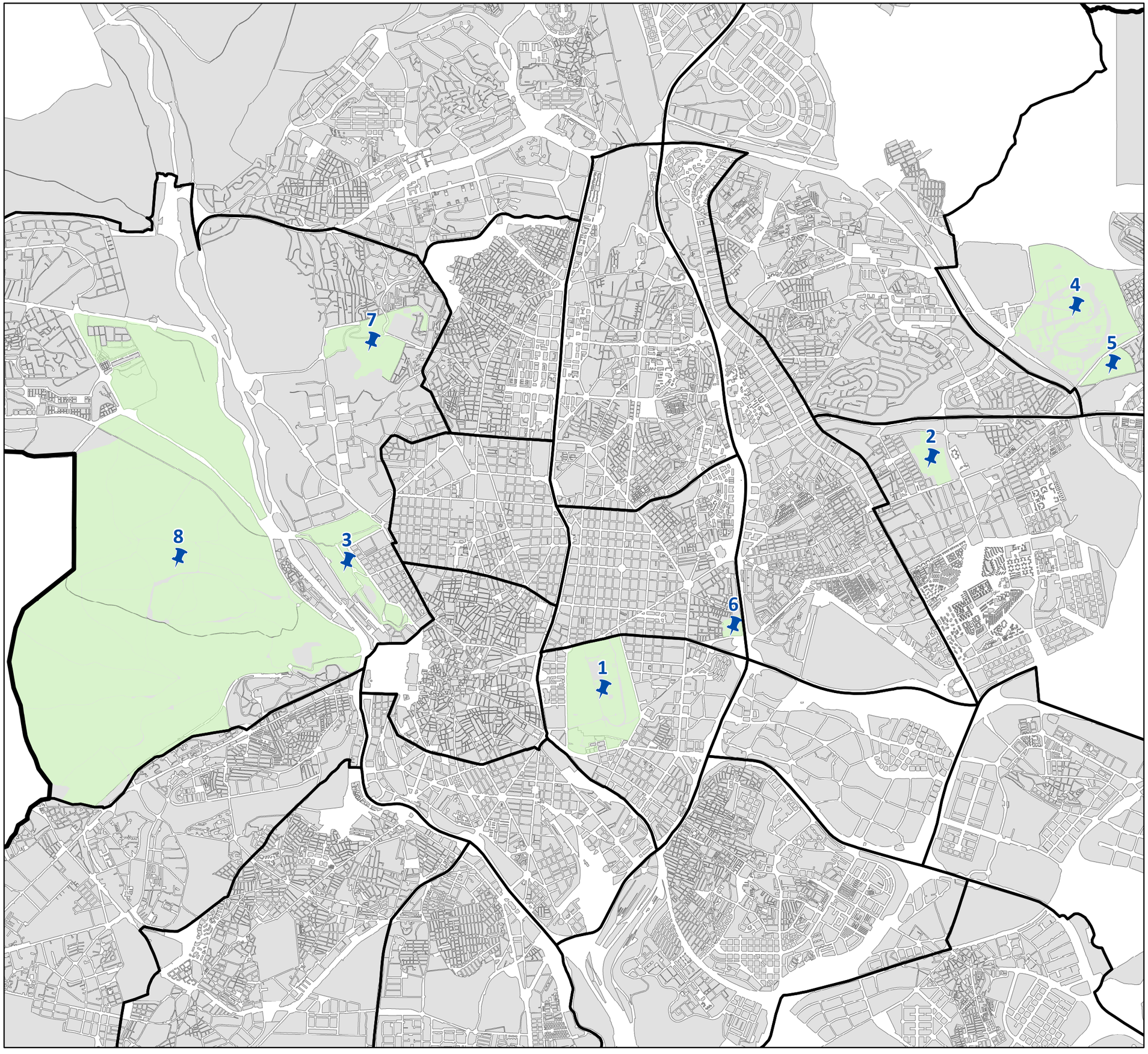
Anexo I. Evolución de la Situación Acústica en las Zonas Tranquilas

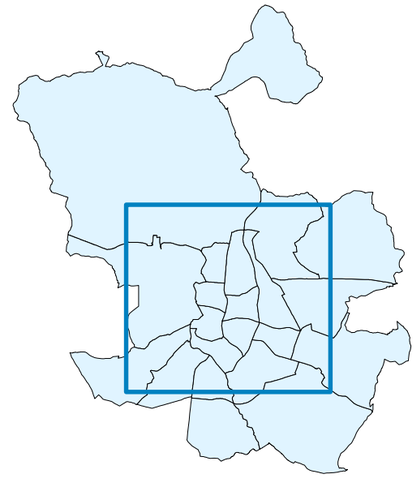
En este Anexo se incluye un mapa de las delimitaciones de las zonas tranquilas de la Ciudad, en el que se indica la evolución de los niveles de ruido en el entorno de las mismas.

¡MADRID! ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD

REVISIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN

EVOLUCIÓN DE LA SITUACIÓN ACÚSTICA EN LAS ZONAS TRANQUILAS





ZONAS TRANQUILAS

1 - Parque del Retiro
2 - Quinta de los Molinos
3 - Parque del Oeste
4 - Parque Juan Carlos I
5 - Jardín del Capricho
6 - Fuente del Berro
7 - Dehesa de la Villa
8 - Casa de Campo

La evolución de los niveles de ruido en el entorno ha sido:

Disminución del ruido en zonas 3, 7, 8
Sin variación en zonas 1, 2, 5, 6
Incremento del ruido en la zona 4

N

1:52.000

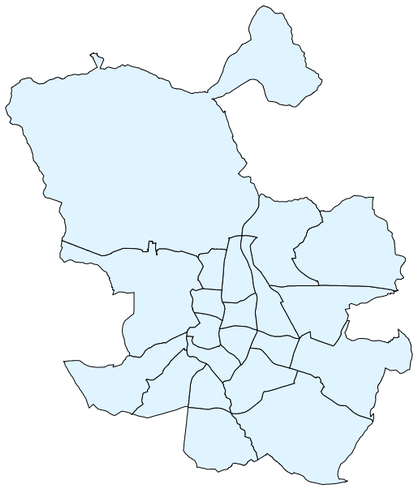
Hoja 1 de 1

Anexo II. Cartografía de las Actuaciones Acústicas de la Revisión del Plan de Acción

¡MADRID! ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD

REVISIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN

LÍNEA I
SENSIBILIZACIÓN Y EDUCACIÓN CONTRA EL RUIDO



ENCUESTAS

Usuarios Ocio Nocturno (2014 y 2015)

Calidad de Vida y Satisfacción con los Servicios Públicos (2014)

N

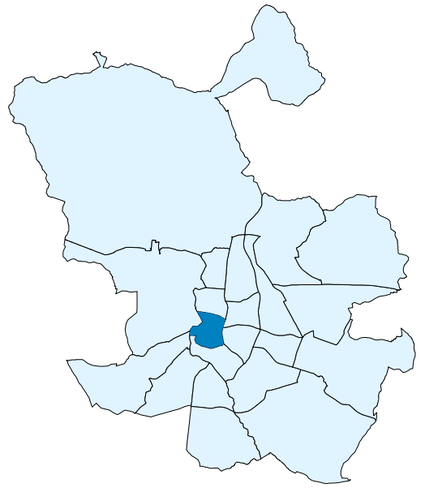
1:130.000

Hoja 1 de 1

¡MADRID! ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD

REVISIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN

LÍNEA 1
SENSIBILIZACIÓN Y EDUCACIÓN CONTRA EL RUIDO



Campaña
DIVIERTETE SIN MOLESTAR

- Puntos de información Campaña 2015
- Puntos de información Campaña 2014
- Zona de actuación Campaña 2015
- Zona de actuación Campaña 2014

N

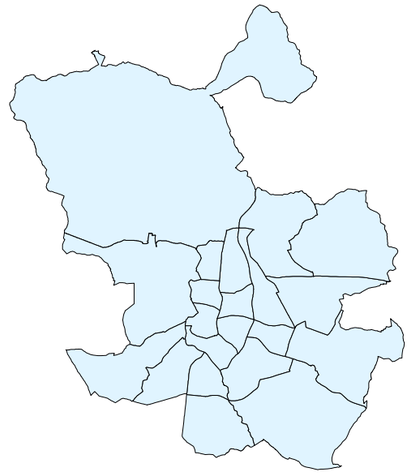
1:4.000

Hoja 1 de 1

¡MADRID! ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD

REVISIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN

LÍNEA 2
MOVILIDAD SOSTENIBLE



ACTUACIONES EN MOVILIDAD

- Vías ciclistas
- Ciclocarriles
- BiciMAD
- PMUS

N

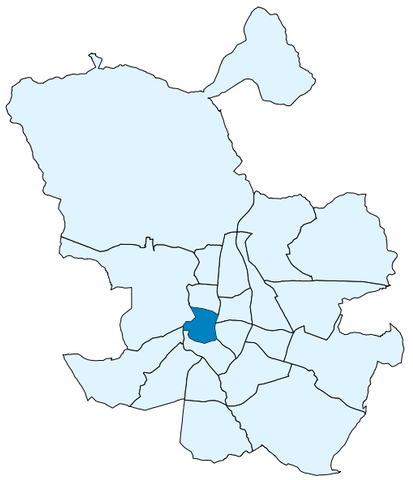
1:130.000

Hoja 1 de 1

¡MADRID! ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD

REVISIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN

LÍNEA 2
MOVILIDAD SOSTENIBLE



ÁREAS DE PRIORIDAD RESIDENCIAL

APR de Ópera (2015)

N

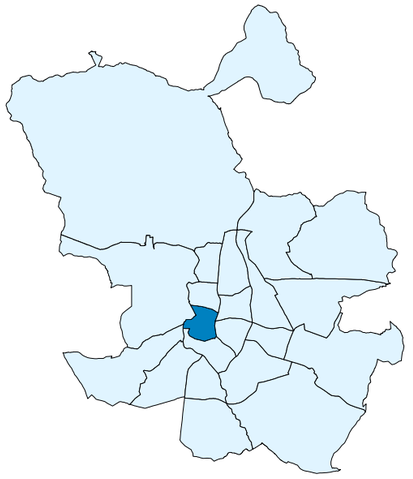
1:11.000

Hoja 1 de 1

¡MADRID! ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD

REVISIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN

LÍNEA 2
MOVILIDAD SOSTENIBLE



PEATONALIZACIONES

Calles peatonalizadas en el Distrito Centro (2013/14/15)

N

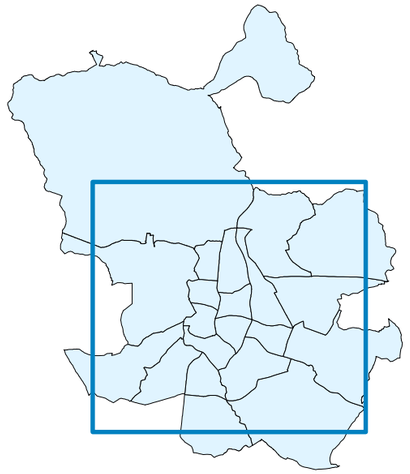
1:10.000

Hoja 1 de 1

¡MADRID! ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD

REVISIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN

LÍNEA 2
MOVILIDAD SOSTENIBLE



SUPERFICIE ASFALTO FONOABSORBENTE

Superficie Instalada m^2

- 8.290
- 9.239
- 63.800
- 70.124
- 116.950

N

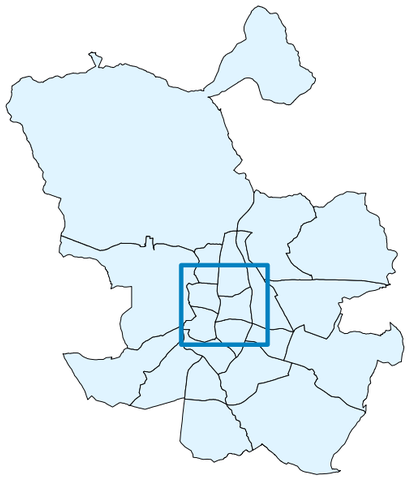
1:70.000

Hoja 1 de 1

¡MADRID! ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD

REVISIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN

LÍNEA 3
ACTUACIONES DE CONTROL DEL RUIDO PROVOCADO POR OCIO NOCTURNO



ZONAS DE PROTECCIÓN ACÚSTICA ESPECIAL

- ZPAE Aurrerá
- ZPAE Centro
- ZPAE Azca - Av. Brasil
- ZPAE Lonja - Moratalaz

N

1:22.000

Hoja 1 de 1

Anexo III. Plan de Acción en Materia de Contaminación Acústica (Primera ronda)

El análisis de los datos del MER 2006 permitió establecer:

- Las zonas de la ciudad en las que no se alcanzaban los objetivos de calidad acústica, por lo que era necesario adoptar medidas que redujesen los niveles de ruido ambiental.

- Las zonas tranquilas de la ciudad, en las que se debían adoptar medidas que permitan preservar su calidad acústica.

Con el objetivo de reducir los niveles de ruido en aquellas zonas de la Ciudad que lo requieren y de proteger las condiciones acústicas de las zonas tranquilas, Madrid, como gran aglomeración a la que hace referencia el apartado 1 del artículo 8 de la Directiva Europea, elaboró un Plan de Acción que, tras pasar por un periodo de información pública, fue aprobado por la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid.

En el Plan, cuyo resumen fue comunicado a la Comisión Europea a través del Ministerio de Medio Ambiente, se proponían un conjunto de medidas, agrupadas en cinco líneas de actuación, destinadas a conseguir la mejora del medio ambiente acústico.

En el presente Anexo se incluye, a modo de resumen, una tabla con las medidas puestas en marcha, además de una serie de mapas para detallar la cobertura geográfica de cada una de ellas.

Actuaciones realizadas dentro del Plan de Acción en Materia de Contaminación Acústica

Sensibilización y Educación Contra el Ruido

Línea 1	A. Encuestas para conocer la valoración que hacen los ciudadanos de la situación acústica de la ciudad Madrid:
	▪ **Encuesta de Percepción ciudadana sobre el Ruido Ambiental en la Ciudad de Madrid**. Realizada en el año 2012, sobre una muestra de 6.000 vecinos, en los 21 distritos de la ciudad, acerca de cuestiones relacionadas con el ruido ambiental.
	▪ **Encuesta a los Vecinos de la zona de Aurrerá, en el Distrito de Chamberí, sobre el Plan Zonal Específico.** Realizada en el año 2011 a los vecinos de la zona, para conocer el efecto de las medidas puestas en marcha en la zona para reducir los niveles de ruido debidos al ocio nocturno y a su tráfico asociado.
	▪ **Encuesta usuarios ocio nocturno**. Realizada en el año 2011, tanto a usuarios, vecinos como empresarios de las zonas en las que se concentra la actividad de ocio nocturno en el Distrito de Centro.
	B. Campañas de sensibilización:
	▪ **Campaña de sensibilización acerca del ruido producido por el ocio nocturno.** Realizada en el año 2011, incluyó la elaboración de una guía de consejos prácticos y visitas a las zonas del Distrito de Centro con mayor concentración de actividades en las que se informaba de las cuestiones relacionadas con el ruido producido por el ocio nocturno.
	C. Revisión de la Normativa Municipal:
	▪ **Ordenanza de Protección contra la Contaminación Acústica y Térmica (OPCAT).** Se aprobó, en febrero de 2011, tras haber sido sometida a información pública. Esta ordenanza está inspirada en las nuevas sensibilidades acústicas establecidas en la Directiva Europea, e incorpora a la reglamentación municipal las nuevas figuras de gestión y control del ruido dimanadas de la misma, haciendo un énfasis especial en garantizar la buena convivencia vecinal, erradicar el "botellón", así como aumentar del grado de protección del entorno de los usos acústicamente más sensibles, como son las residencias de mayores o los centros sanitarios.

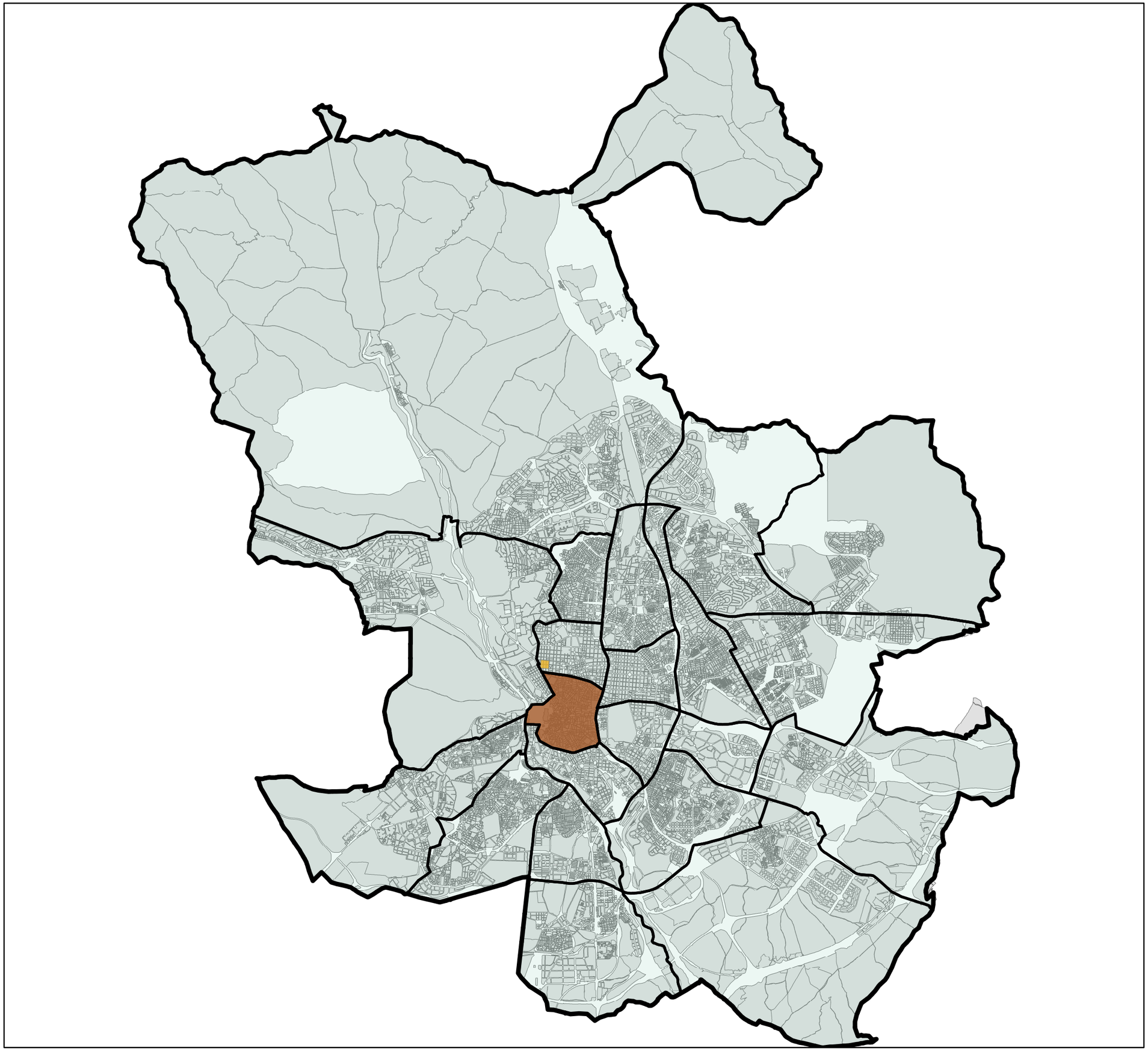
Movilidad Sostenible	
Línea 2	▪ **Calles Peatonalizadas.** Se han peatonalizado diversas calles del municipio, tal y como se puede observar en el mapa correspondiente de este Anexo.
	▪ **Asfaltado Acústico.** Desde la entrada en vigor del PAMCA se ha colocado un total de 306.000 m^2 de asfalto fonoabsorbente, que hacen un total de 1.645.000 m^2 en toda la Ciudad.
	▪ **Renovación Flota Vehículos Empresa Municipal Transportes (E.M.T.)**. Se ha incrementado el número de vehículos no contaminantes (flota verde) de la E.M.T. que pasó del 25,62 % de la flota total el año 2010, al 66,21 % en el año 2013.
	▪ **Templado de Tráfico.** Se han adoptado diversas medidas para reducir la velocidad de circulación de los vehículos, como la instalación de radares, señales interactivas y badenes.
	▪ **Plan Director Ciclista.** Este plan propone iniciativas para fomentar el uso de la bicicleta, desplazando al vehículo privado.
Actuaciones de Control del Ruido Provocado por el Ocio Nocturno	
Línea 3	▪ **ZPAE de Aurrerá**. La zona se declaró ZPAE por el Pleno del Ayuntamiento el 28/09/2010.
	▪ **ZPAE del Distrito Centro**. Se declaró ZPAE por el Pleno del Ayuntamiento el 26/09/2012.
	La documentación, así como las medidas contenidas en los Planes Zonales Específicos correspondientes a cada una de estas ZPAE, están disponibles para su consulta en la página web municipal.

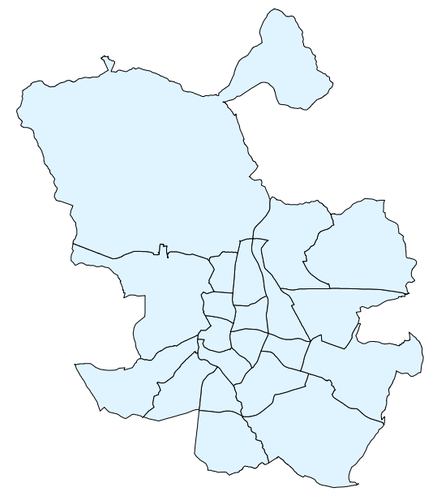
Actuaciones sobre el Paisaje Urbano	
Línea 4	▪ **Instalación de Barreras Acústicas.** Se han instalado barreras acústicas en el entorno de grandes viales, y de la calle 30. En el mapa correspondiente de este Anexo se muestra la localización de las mismas: – **Avenida Cardenal Herrera Oria.** Se instalaron 564 m de barrera mixta, con parte inferior de chapa perforada, rellena de material absorbente y policarbonato en la parte superior. – **Puente de Vallecas.** Se instalaron 954 m de barrera mixta, con parte inferior de chapa perforada, rellena de material absorbente y policarbonato en la parte superior. – **Parque de las Adelfas.** Se instalaron 372 m de barrera mixta, con parte inferior de chapa perforada, rellena de material absorbente y policarbonato en la parte superior. – **Emerenciana Zurilla.** Se instalaron 120 metros de barrera tipo muro, para cobertura vegetal, en el entorno de la calle Sinesio Delgado. – **Navalperal.** Se instalaron 350 metros de barrera tipo muro, para cobertura vegetal, en el entorno de la calle Sinesio Delgado.

¡MADRID! ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD

REVISIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN

LÍNEA I
SENSIBILIZACIÓN Y EDUCACIÓN CONTRA EL RUIDO





ENCUESTAS

- Usuarios Ocio Nocturno
- ZPAE Aurrerá
- Percepción Ciudadana sobre Ruido Ambiental

N

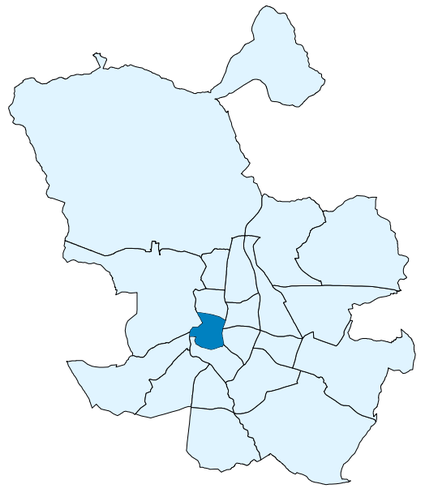
1:130.000

Hoja 1 de 1

¡MADRID! ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD

REVISIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN

LÍNEA 1
SENSIBILIZACIÓN Y EDUCACIÓN CONTRA EL RUIDO



Campaña
DIVIERTETE SIN MOLESTAR

Zona de actuación
Campaña

N

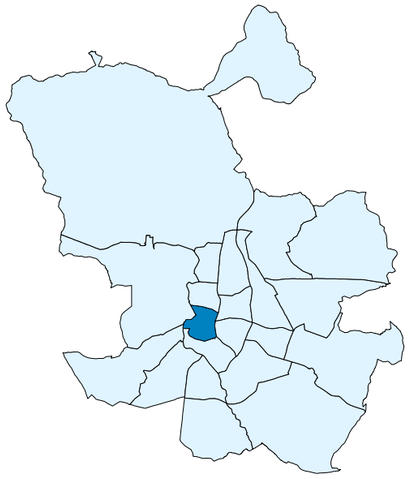
1:10.000

Hoja 1 de 1

¡MADRID! ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD

REVISIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN

LÍNEA 2
MOVILIDAD SOSTENIBLE



PEATONALIZACIONES

Calles peatonales
en el Distrito Centro

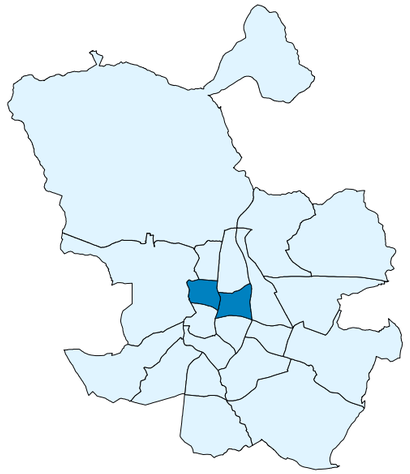
N

1:10.000

¡MADRID! ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD

REVISIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN

LÍNEA 2
MOVILIDAD SOSTENIBLE



PEATONALIZACIONES

Calles peatonales
en el Distrito de Chamberí

Calles peatonales
en el Distrito de Salamanca

N

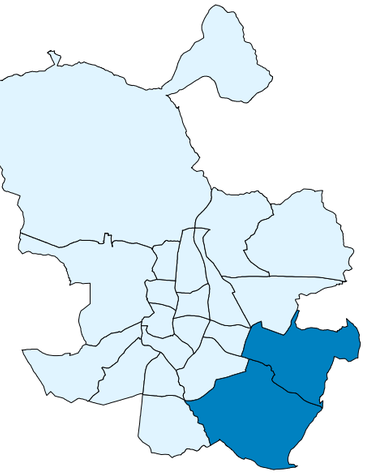
1:6.000

Hoja 2 de 3

¡MADRID! ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD

REVISIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN

LÍNEA 2
MOVILIDAD SOSTENIBLE



PEATONALIZACIONES

- Calles peatonales en el Distrito de Vicálvaro
- Calles peatonales en el Distrito de Villa de Vallecas

N

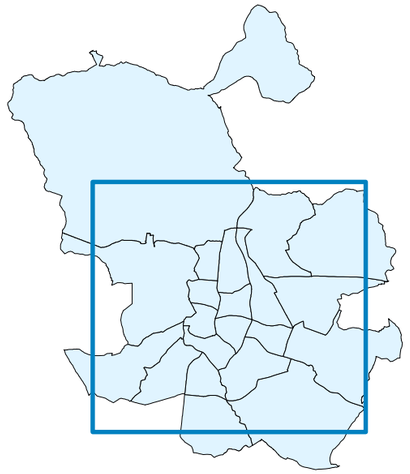
1:10.000

Hoja 3 de 3

¡MADRID! ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD

REVISIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN

LÍNEA 2
MOVILIDAD SOSTENIBLE



ASFALTO FONOABSORBENTE

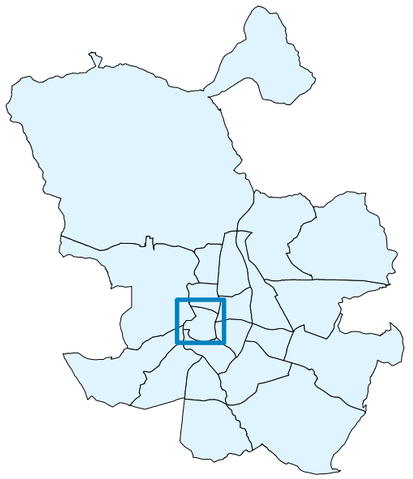
Puntos de actuación

N	1:70.000
	Hoja 1 de 1

¡MADRID! ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD

REVISIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN

LÍNEA 3
ACTUACIONES DE CONTROL DEL RUIDO PROVOCADO POR OCIO NOCTURNO



ZONAS DE PROTECCIÓN ACÚSTICA ESPECIAL

- ZPAE Aurrerá
- ZPAE Centro

N

1:12.000

Hoja 1 de 1

Anexo IV. Resultado Alegaciones en Consultas Públicas

En el presento Anexo se incluyen las alegaciones con sus correspondientes respuestas para cada una de las consultas realizadas.

INFORME SOBRE DOCUMENTOS, ALEGACIONES Y SUGERENCIAS PRESENTADAS AL DOCUMENTO DE PROGRAMA DE APARCAMIENTOS DISUASORIOS (PAD) DE LA CIUDAD DE MADRID

Con fecha 3 de marzo de 2016 se dio cuenta a la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid de la redacción del Programa de Aparcamientos Disuasorios (PAD) por el Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, y se abrió un periodo de información pública plazo de 1 mes.

Con fecha 11 de marzo de 2016 se publicó en el BOCM el anuncio correspondiente, abriéndose el plazo, que finalizó con fecha 11 de abril de 2016.

No obstante, de diversas entidades y administraciones públicas se han recibido, fuera de ese plazo, diversos informes sobre el presente PAD, que se incorporan al expediente en aras de la debida transparencia.

Se han presentado ante la redacción del PAD diversos documentos, alegaciones y sugerencias que pasan a examinarse, por orden cronológico de entrada en registro:

INFORME Nº:	**01**
PRESENTADA POR:	**RENFE VIAJEROS. DIRECCIÓN DE CERCANÍAS DE MADRID**
ENTRADA:	**10/02/2016**

Se analiza este documento que trata sobre una definición de prioridades de ubicación o ampliación de aparcamientos disuasorios desde la perspectiva de Cercanías Madrid, más que de una alegación específica al PAD. Establece el documento tres niveles de prioridad en función de la importancia e intermodalidad del disuasorio, tanto en el ámbito ciudad de Madrid como en el ámbito Comunidad de Madrid. Sólo se hará mención a aquellos incluidos en el término municipal de Madrid, si bien desde el propio Ayuntamiento de Madrid se manifiesta –como así se indica en el Programa de Aparcamientos Disuasorios (PAD), apartado 4- su colaboración plena con cualquier actuación que sobre aparcamientos disuasorios pueda acometerse fuera del término municipal de la ciudad de Madrid, ya sea de nueva implantación como de ampliación.

Resulta además oportuno señalar que, al igual que manifiesta Cercanías Renfe en la introducción del documento, es absolutamente necesaria la coordinación de las actuaciones con los distintos agentes implicados, para definir en cada caso el modelo de gestión y desarrollo en la implantación de este servicio.

En el informe se señalan con prioridad 1 dentro del ámbito de la ciudad de Madrid los siguientes emplazamientos: Fuencarral, Cuatro Vientos, Pitis, Fuente de la Mora y Villaverde Alto.

A este respecto se hacen las siguientes consideraciones de cada uno de ellos:

- FUENCARRAL
  No se descarta su futuro desarrollo dada su potencialidad como punto de intercambio mediante bus urbano desde la estación de Cercanías (C4) hacia centros de trabajo próximos (Distrito C, nueva sede BBVA, polígonos terciarios en las Tablas, etc.). Sirva como ejemplo la línea T61 perteneciente a la subred TCT de la EMT. Sin embargo, parece razonable mantenerse a la expectativa ya que cualquier actuación en el ámbito de la estación o alrededores se encuentra afectada por el planeamiento de desarrollo actualmente en revisión (PPRI Prolongación de la Castellana en desarrollo del APR Prolongación de la Castellana).

- CUATRO VIENTOS
  Si bien este aparcamiento venía recogido en el PAD, analizado detenidamente el mismo y consideradas algunas alegaciones presentadas por asociaciones de barrio, se ha estimado retirar el mismo por considerar imposible su ejecución, tanto por la escasa disponibilidad de suelo para su implantación como por encontrarse en un ámbito de planeamiento de iniciativa privada, cuyo desarrollo se estima a muy largo plazo.

- PITIS
  Al igual que el documento de Cercanías, el PAD considera prioritario este disuasorio dada su potencial intermodalidad (cercanías, metro y bus urbano, con nueva cabecera en la propia estación). Añadir en todo caso que por su proximidad al desarrollo residencial del PAU Arroyo del Fresno, en su concepción se tendrá en cuenta la habilitación de espacios y facilidades para fomentar su acceso en modo peatonal y ciclista, conjugando el carácter disuasorio periférico con el de ámbito local.

- FUENTE DE LA MORA
  Se trata de una ubicación con importantes problemas de accesibilidad y movimiento interior de personas y coches, dada la fuerte actividad económica y terciaria del entorno. Se mantiene no obstante este emplazamiento en el Programa, si bien será necesario antes de acometer cualquier actuación realizar un estudio muy detallado de las afecciones de un entorno tan comprometido.

- VILLAVERDE ALTO
  Incluido en el PAD. Coincidencia por tanto en sus consideraciones.

- EL GOLOSO

  Se propone la actuación en las inmediaciones de la estación de Cercanías de El Goloso. No obstante, el PGOUM-97 clasifica el suelo adyacente a la infraestructura ferroviaria como suelo no urbanizable protegido por la cercanía con el Monte de El Pardo, y si bien cabría una modificación de dicha clasificación, se entiende que la oferta actual del eje de la Carretera de Colmenar Viejo –que asciende a 2.438 plazas de disuasión- son suficientes para responder a la demanda existente o futura.

- EL BARRIAL

  La estación de Cercanías de El Barrial se sitúa en el término municipal de Madrid, y dispone de un aparcamiento disuasorio de 1.000 plazas de aparcamiento, que no están en uso al 100%, por lo que entendemos innecesaria una actuación de ampliación.

Dentro del bloque de prioridad 2, en el ámbito de la ciudad de Madrid el documento señala sólo Aravaca. De este emplazamiento se señala lo siguiente:

- ARAVACA

  La Modificación del PGOUM de 1985 en el ámbito de Aravaca y Cercado de Valdecahonde (AD 1995) destinó la parcela en la que se engloba el actual aparcamiento *"en parte a la instalación de un aparcamiento disuasorio en superficie* (ejecutado) *y para Centro Integrado en el que se prevén los usos Dotacional y Comercial en Centro Integrado, así como la posible ampliación del apeadero de cercanías existente al otro lado de las vías"* y asignó una edificabilidad concreta a los usos preferentes *sanitario, bienestar social, deportivo y aparcamiento en superficie* de (25.924 m^2) y al *uso asociado terciario comercial y recreativo* de (8.641 m^2). Desde el PAD se considera por ello que una posible ampliación deberá analizarse desde la previsión de desarrollo por parte del Ayuntamiento de los usos dotacionales no ejecutados, del análisis del régimen de compatibilidad entre ellos y de redistribución de edificabilidades en su caso. Consideradas estas circunstancias y teniendo en cuenta la gran cantidad de espacios circundantes a la estación destinados a estacionamiento de vehículos, se opta por mantener en el PAD esta posible actuación, si bien dentro del apartado "Otros Aparcamientos Analizados", los cuales quedan para una fase posterior de ejecución, en su caso.

En el tercer bloque denominado "Otras consideraciones" se mencionan: Santa Eugenia, Valdebebas y Vicálvaro.

- SANTA EUGENIA

  La ejecución de la estructura viaria prevista en el PE 19.302 Hospital de Vallecas (AD 2006) y en particular la conexión con la A-3 de los terrenos del entorno es vital para la implantación de este aparcamiento previsto en el vigente PGOUM. El desarrollo de la gestión y de la urbanización pendiente en el ámbito requiere del impulso, programación y coordinación de las

tres administraciones implicadas (Ayuntamiento, Comunidad y Fomento). Suelo vacante y obtenido por parte de la Comunidad de Madrid.

- VALDEBEBAS

  Efectivamente la proximidad al aeropuerto sería unos de los atractivos del futuro estacionamiento. Sin embargo los objetivos principales de los disuasorios en el término de Madrid son, por un lado, ser destino de desplazamientos desde localidades de origen (próximas o no, en este caso localidades a lo largo de la A-1 y de la Vega del Jarama) y por otro servir como alternativa ante situaciones en las que la circulación o acceso a la almendra central deban restringirse por motivos medioambientales y/o de salud pública. La demanda del entorno próximo residencial es otra de las razones que con el tiempo justificará esta implantación. No obstante ya quedó manifestado en la Ficha individualizada de este aparcamiento contenida en el PAD que será necesario para un funcionamiento adecuado que se mejore la frecuencia de los trenes de cercanías, así como la permeabilidad de las autopistas de peaje que circundan en barrio de Valdebebas.

- VICÁLVARO

  La estación de Cercanías de Vicálvaro, que comparte espacio con la estación de Metro de Puerta de Arganda, dispone de un espacio de intermodalidad desarrollado mediante un Plan Especial, donde junto a Cercanías y Metro se ubican autobuses interurbanos, urbanos y un pequeño aparcamiento de vehículos privados. Como indica el documento de Cercanías, no tiene un fácil acceso desde las vías principales de penetración en la ciudad (A-3 y R-3), por lo que su posible ampliación estaría más vinculada a usuarios de los barrios circundantes. El PAD ha decidido, al igual que el caso de Aravaca, incluirlo dentro del apartado "Otros Aparcamientos Analizados", los cuales quedan para una fase posterior de ejecución, en su caso.

Por las razones expuestas **SE PROPONE RESPECTO DE ESTA ALEGACIÓN**:

- Estimar las alegaciones respecto de PITIS, FUENTE DE LA MORA, VILLAVERDE ALTO, VALDEBEBAS y SANTA EUGENIA.

- Desestimar las alegaciones respecto de las ubicaciones de FUENCARRAL, CUATRO VIENTOS, EL GOLOSO, EL BARRIAL, ARAVACA y VICÁLVARO

ALEGACIÓN Nº:	02
PRESENTADA POR:	**DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN MADRID. MINISTERIO DE FOMENTO**
ENTRADA:	**15/02/2016 y 28/03/2016**

En las fechas indicadas se ha presentado sendos documentos de igual contenido, por lo que informa de manera conjunta.

En relación con las consideraciones emitidas por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, indica el documento en su parte inicial que *"... Dado que la mayoría no afecta a la red estatal este informe se circunscribe solamente a las ubicaciones denominadas Canillejas, Estadio Olímpico y Santa Eugenia. Respecto de las restantes, sus accesos se realizarán desde viarios no estatales y, dada la capacidad de esos aparcamientos, tampoco serán esperables problemas de congestión de tráfico en la red estatal."*

Por ello, se entiende que todos los emplazamientos seleccionados en el Programa de Aparcamientos Disuasorios (PAD), excepto los mencionados explícitamente, son compatibles con la Red General de Carreteras del Estado y sus accesos.

Respecto a las ubicaciones sobre las que se hacen consideraciones específicas, se informa lo siguiente:

- CANILLEJAS

  El aparcamiento previsto por el PAD se sitúa sobre un espacio calificado como Intercambiador por el vigente PGOUM, y actualmente destinado a estacionamiento de vehículos en superficie, de carácter completamente público.

  El aparcamiento propuesto se plantea ocupando aproximadamente la superficie antes mencionada, buscando el menor impacto visual posible en el entorno. Este aparcamiento deberá ser desarrollado mediante la aprobación previa de un Plan Especial, en aplicación del artículo 7.15.27 de las NNUU del PGOUM, por lo que, en sede de dicho instrumento de planeamiento, se establecerán las prescripciones necesarias para tener en cuenta las consideraciones del documento de la Dirección General de Carreteras, y más concretamente:

  - La compatibilidad del aparcamiento con la futura estación de Cercanías de Canillejas, prevista en el "Plan de Infraestructuras Ferroviarias de Cercanías de Madrid" para el futuro Eje Transversal Este-Suroeste.
  - La accesibilidad peatonal más cómoda y rápida posible desde el aparcamiento a la estación de Metro situada al otro lado de la A-2, si bien no puede determinarse ahora que un paso bajo la A-2 sea lo más conveniente en este sentido.

- La afección que pueda tener el aparcamiento con las dos actuaciones que está redactando la Demarcación de Carreteras y que modificará la accesibilidad desde la margen izquierda de la A-2 hacia su vía de servicio.

- ESTADIO OLÍMPICO

  Indica el documento de la Dirección General, citando a la propia Ficha individualizada de esta actuación en el PAD, que su eficacia *"...radicaría más en su uso para eventos deportivos en el Estadio Olímpico que como aparcamiento disuasorio."*

  Desde el PAD se considera esta ubicación siempre que las determinaciones de la MPG 20.308 actualmente en tramitación y el correspondiente planeamiento de desarrollo y/o urbanización hagan compatible la disposición alternativa como disuasorio de un aparcamiento vinculado a eventos deportivos, que en principio parece posible ante los requerimientos horarios de ambos usos de aparcamiento. En todo caso los documentos de planeamiento y gestión antes indicados deberán contemplar los preceptivos estudios de suficiencia de los accesos y conexiones a las vías principales, lo que permitirá su utilización igualmente como aparcamiento disuasorio.

- SANTA EUGENIA

  El PAD establece que la funcionalidad de este aparcamiento sobre la parcela calificada por el planeamiento como Intercambiador de Transportes, junto a la estación de Cercanías, pasa necesariamente por el desarrollo del ámbito vinculado al hospital Infanta Leonor, cuyo titular es la Comunidad de Madrid, así como de las imprescindibles conexiones con la A-3. A este respecto indica el informe de la Dirección General de Carreteras que no existe previsión de prolongar las vías de servicio existentes; por lo que este aparcamiento se mantiene dentro del Programa, si bien queda a expensas de que ambas administraciones decidan impulsar las acciones señaladas en el ámbito de su competencia.

Por las razones expuestas **SE PROPONE RESPECTO DE ESTA ALEGACIÓN:**

- Estimar las alegaciones respecto de los aparcamientos de CANILLEJAS, ESTADIO OLIMPICO Y SANTA EUGENIA.

ALEGACIÓN Nº:	**03**
PRESENTADA POR:	**DIRECCIÓN GRAL. DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS CONSEJERÍA DE TRANSPORTES, VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS**
ENTRADA:	**25/02/2016**

Se emite informe por la Dirección Gral. de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras trasladando el criterio de Metro Ligero Oeste S.A., donde se recoge sobre plano de planta, el aparcamiento en superficie actualmente existente de Colonia Jardín, indicando las diferentes zonas adyacentes al aparcamiento y las limitaciones de su uso por el aparcamiento disuasorio a promocionar por el Ayuntamiento de Madrid, así como la necesaria información al órgano informante y a la sociedad concesionaria de las actuaciones a realizar para la correcta coordinación.

Por lo expuesto **SE PROPONE RESPECTO DE ESTA ALEGACIÓN:**

- Estimar las alegaciones respecto del aparcamiento de COLONIA JARDIN.

INFORME Nº:	**04**
PRESENTADA POR:	**ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (ADIF)**
ENTRADA:	**09/03/2016**

La entidad pública empresarial ADIF, como titular patrimonial de los terrenos de la red de Cercanías, tiene un papel fundamental en la propuesta e implementación del presente PAD.

Al margen de las consideraciones aportadas por RENFE-CERCANIAS, y desde el punto de vista patrimonial, por parte de ADIF se han aportado los datos de titularidad y circunstancias a tener en cuenta en las ubicaciones de PITIS, FUENTE DE LA MORA y VILLAVERDE ALTO, que deberán tenerse en cuenta a la hora de la implementar y ejecutar las inversiones a realizar, y más en concreto la necesidad de abordar acuerdos patrimoniales que permitan la promoción de los aparcamientos.

Por ello, **SE PROPONE RESPECTO DE ESTA ALEGACIÓN** la estimación de sus sugerencias y observaciones sobre los aparcamientos disuasorios citados.

ALEGACIÓN Nº: **05**
PRESENTADA POR: **CARLOS ALONSO BLANCO**
ENTRADA: **29/03/2016**

Se trata de una serie de alegaciones-propuestas referidas única y exclusivamente a la ubicación de Villaverde Alto. Ningún otro disuasorio ni los criterios y objetivos generales del PADM son objeto del escrito presentado. El alegante incide en los siguientes aspectos en torno al núcleo intermodal de Villaverde Alto:

- Accesos
- Localización
- Congestión
- Actuaciones anteriores pendientes de desarrollo
- Modelo constructivo

Villaverde Alto presenta efectivamente un alto grado de afecciones a la hora de implantar un disuasorio en el entorno de la estación.

Los estudios de demanda, movilidad, viabilidad, disponibilidad, etc., han de ser especialmente precisos cuanto más consolidada sea la trama urbana y residencial en la que se actúa. El PAD considera prioritario en este caso regular y ordenar el problema actual del estacionamiento vinculado a la estación, denso en la red viaria próxima y espontánea fuera de ella. No se desconoce el ya antiguo problema de congestión, densidad, accesos y salidas del casco urbano del antiguo municipio de Villaverde.

Dicho esto, la dimensión, localización, accesos y tipología del disuasorio vendrá determinado en su caso de los estudios e informes previos mencionados.

En este sentido, ni se descarta la posibilidad de localización del disuasorio al sur de las vías ni se concibe si no va acompañado de actuaciones de carácter viario, bien para mejorar accesos (desde M-45, A-42 o Avenida de Andalucía a través de la Gran Vía de Villaverde), bien para completar actuaciones medioambientales pendientes y señaladas en el escrito del alegante.

Por estas las razones, **SE PROPONE RESPECTO DE ESTA ALEGACIÓN** estimar sus consideraciones que serán atendidas en la implantación del aparcamiento de Villaverde Alto en lo posible.

ALEGACIÓN Nº: **06**
PRESENTADA POR: **ECOLOGISTAS EN ACCIÓN**
ENTRADA: **31/03/2016**

En relación a las alegaciones presentadas por la organización "Ecologistas en Acción", y de acuerdo a la división por apartados del propio documento, se informa lo siguiente:

APARTADO.- *El argumento único del PADM*
Indica la alegación que el Programa de Aparcamientos Disuasorios (PAD) *"se sustenta en un solo argumento, asumido con total confianza a pesar de ser muy cuestionable"*. Textualmente indica que

> *"...Es una idea simple: se trata de que si disponemos aparcamientos disuasorios en la periferia de la ciudad para 15.000 coches, acompañados de medidas tarifarias –se supone que se trata de subidas de precio, no concretadas en la propuesta, para los aparcamientos municipales del centro y para las zonas SER de aparcamiento regulado, y bajadas de precio o gratuidad para el disuasorio si se usa el transporte público- pues la consecuencia será inmediata: tendremos 15.000 viajes menos cada día en el interior de la ciudad. Es decir, que la única medida que acompañará a la construcción serán variaciones en el precio del aparcamiento, y eso será suficiente.*
> *Gracias a esta certeza, en la que se fundamenta todo el Programa, no se dudará en destinar grandes esfuerzos a encontrar terrenos, coordinar más eficazmente que nunca a las administraciones, movilizar generosos recursos públicos, comprar más suelo si fuera necesario, elaborar proyectos con rapidez, superar todas las dificultades y limitaciones urbanísticas, técnicas, financieras y ambientales que surjan, todo ello con el fin de construir los aparcamientos lo antes posible, y avanzar de esa forma eficazmente hacia la ansiada disminución del tráfico y la mejora de la calidad del aire."*

En este sentido cabe indicar que el PAD no se fundamenta exclusivamente en esta certeza, lo cual no exime de considerar que un vehículo estacionado en un aparcamiento disuasorio que se encuentra en los bordes del término municipal de Madrid, junto a un área intermodal y cuyo usuario precisa utilizar un medio de transporte público para utilizarlo, es un vehículo menos que entra en la ciudad. No se puede garantizar que lo sean todos, pero es evidente que una gran mayoría sí. Es un principio que rige la construcción de aparcamientos disuasorios construidos en el resto de ciudades europeas.

Se indica a continuación lo siguiente:

> *"...Menciona el Programa ejemplos de ciudades europeas, ejemplos en los cuales obvia señalar las restricciones al tráfico que fueron aplicadas en contrapartida a la construcción de los disuasorios, mucho más allá de las medidas tarifarias."*

El PAD se ha preocupado mucho en manifestar que la solución al problema de la congestión de tráfico en Madrid se encuentra fuera de la ciudad de Madrid y que la limitación geográfica que supone proponer aparcamientos sólo en el término municipal supone una pérdida de su eficacia respecto de usuarios que provienen del extrarradio. Por ello, se ha indicado en un notable número de aparcamientos propuestos que la demanda puede ser inducida como consecuencia de un escenario de restricción de tráfico en la ciudad, ya sea de forma coyuntural o estructural. Por tanto, el PAD no está obviando en absoluto la existencia de futuras medidas de restricción de tráfico, si bien lo que no puede hacer es proponerlas, por tratarse de actuaciones que superan las propias competencias de este documento. Lo que sí permitirá la ejecución de este programa de aparcamientos disuasorios es disponer de unas bolsas de aparcamiento en la periferia de la ciudad, en zonas de intercambio modal con el transporte público, como solución alternativa de estacionamiento de vehículos en caso de que dichas restricciones de tráfico se produzcan.

Por último, se señala en este primer apartado que

> *"...Si gracias al PADM conseguimos 15.000 viajes menos en coche cada día en la ciudad, eso representaría la inestimable cifra del 0,63% del total de desplazamientos en coche que tienen lugar a diario en Madrid. Así, podríamos confiar en que con otros 80 Programas de disuasión conseguiríamos reducir a la mitad los 2,4 millones de viajes diarios en coche que las estadísticas indican. Si cada PADM ocupase un par de años de desarrollo ¡en los próximos 160 años tendríamos el objetivo conseguido!"*

Los 2,4 millones de desplazamientos, según el PMUS de Madrid, comprenden recorridos interiores a la M30; exteriores a la M30; entre el interior de la M30 y la periferia; y desde fuera de Madrid; con lo que los aparcamientos disuasorios propuestos no sirven, por su ubicación, para ser alternativos a todos estos desplazamientos. No obstante lo anterior, entendemos que no procede hacer un cálculo proporcional para determinar el número de Programas de Aparcamientos Disuasorios que habría que desarrollar para eliminar los 2,4 millones de desplazamientos totales. No se pretende eliminar todos los desplazamientos producidos con esta herramienta exclusivamente.

El PAD forma parte de un conjunto de actuaciones recogidas en el PMUS de Madrid que recoge con literalidad:

> *"Por lo que se refiere al itinerario, no existe una dotación significativa de aparcamientos de intercambio modal señalizados en las entradas a la ciudad que disuadan del uso del coche, a pesar del importante número de vehículos (aproximadamente 450.000 diarios por sentido) que entran en ella. Se propone la habilitación de al menos 15.000 plazas de aparcamiento que absorban un 5% de los coches que actualmente entran en la ciudad, lo que se traduciría en 50.000 desplazamientos menos en coche. Deberá ser el Consorcio Regional de Transportes en colaboración con el Ayuntamiento el que, mediante un plan específico, determine el*

dimensionamiento de los distintos espacios y el tipo de explotación de estos aparcamientos que pueden ubicarse dentro o fuera del ámbito municipal."

El PAD pretende hacer efectiva la medida anunciada como línea estratégica trascrita del PMUS, pág. 80, y como medida 53 del mismo PMUS, pág. 151. En tal sentido, no puede considerarse una medida aislada.

Por otra parte, el Ayuntamiento de Madrid está trabajando en la actualización del Plan de Calidad del Aire de la ciudad de Madrid, actualmente en desarrollo, por lo que la aplicación del conjunto de todas ellas serán las que deberán ponerse en medida para determinar el porcentaje de reducción de los desplazamientos totales en vehículo privado que se van a producir en Madrid.

APARTADO.- *La cuestión del espacio-tiempo*
Se inicia este apartado diciendo lo siguiente:

"El espacio público destinado a plazas en los 11 aparcamientos propuestos en el PADM sería de unos 330.000 metros cuadrados más superficie de viales "cómodos y sin atascos" y la urbanización, que si los estimamos en un 10%, en total resultarían al menos 363.000 metros cuadrados.
Creemos que en el fondo de la cuestión se encuentra la necesidad de tomar plena conciencia de que las medidas en movilidad urbana debieran ir encaminadas a un objetivo prioritario y consensuado: la reducción del espacio-tiempo (sirva la formulación einsteiniana) al vehículo motorizado privado. Si se asimila con claridad este principio, se podrá entender que el PADM no supera una mínima prueba de su cumplimiento: el Programa no sólo no reduce espacio al coche, sino que lo acrecienta. Y lo acrecienta en tal cantidad, que su espacio equivalente liberaría en la ciudad (con las dos fases del PADM) la superficie de 50 campos de fútbol, es decir lo suficiente para mejorar la movilidad sostenible generosamente, al poder ampliar multitud de aceras, dotar mayores espacios para convivencia peatonal, carriles bici, o mejorar el espacio necesario para las infraestructuras del transporte público."

Respecto a estas consideraciones cabe informar que el PAD se ocupa de habilitar espacio en áreas intermodales para favorecer la transferencia entre vehículo privado y transporte público. En este sentido las ubicaciones seleccionadas se han obtenido de diferentes documentos municipales y se han consensuado con Cercanías-Renfe y con el Consorcio Regional de Transportes de Madrid, además de las diferentes Áreas municipales; ocupan mayoritariamente suelos calificados por el planeamiento vigente como Dotacionales en su clase de Intercambiador de Transportes y, puntualmente, otros como Dotacionales de Equipamiento (siempre que estén vacantes, sin destino específico, o puedan permutarse por otros suelos próximos).

Como es conocido, en la Comunidad de Madrid -gestionados precisamente por las administraciones públicas antes mencionadas- existe ya una amplia cobertura de aparcamientos disuasorios que elevan al número de plazas disponibles a 27.836; estando algunos de ellos dentro del término municipal de Madrid. Para ello el propio Ayuntamiento de Madrid ha destinado suelo público para su promoción. La única diferencia con el modelo aquí expuesto es que el promotor propuesto es el propio Ayuntamiento de Madrid, asumiendo las directrices del PMUS y las exigencias que la calidad del aire de Madrid requiere.

Evidentemente, al tratarse de un programa para realizar aparcamientos disuasorios tiene obligatoriamente que ocupar suelos y ponerlos a disposición del vehículo privado, pero no son suelos donde se pueden ampliar aceras, favorecer la convivencia peatonal, hacer carriles bicis, etc. porque son suelos periféricos donde no se pueden desarrollar estos fines, sino los que el propio planeamiento ha destinado para ellos.

Por ello, el PAD es una medida más de entre las contempladas por el Ayuntamiento para reducir la congestión y el número de vehículos que acceden a la ciudad. La forma en la que se utilice el espacio que ya no resulte necesario para el tráfico de vehículos motorizados (carriles bici, ampliación de aceras, etc.) no es cometido del PAD, sino de otras líneas de actuación municipales.

A continuación se indica que:

> *"Sobre la cuestión del tiempo, no duda el PADM en garantizar para los coches el acceso al aparcamiento "cómodo y sin los atascos típicos de la hora punta", y desde él a la estación, en un tiempo récord: máximo 3 o 4 minutos, ya que en caso contrario no le agradaría al conductor o conductora, no resultaría competitivo comparativamente con respecto a acudir a la ciudad directamente en coche, y el aparcamiento no tendría eficacia disuasoria. Con este razonamiento basado exclusivamente en la comparación de tiempos, que para nada tiene en cuenta los graves daños que provoca el irresponsable uso del coche en la ciudad, queda completamente retratada la ignorancia y olvido de los aspectos ambientales y de salud por el Programa de Aparcamientos Disuasorios de Madrid."*

El PAD es un Programa para realizar aparcamientos disuasorios en la periferia de la ciudad de Madrid y dentro de su término municipal. No es otra cosa. En este sentido se puede rechazar la acción de desarrollar un programa de aparcamientos en áreas intermodales para favorecer el intercambio al transporte público, por entender que el vehículo privado no debe tener más concesiones y que provoca graves daños por su uso irresponsable, pero resulta imprescindible que el trabajo técnico de diseño y ubicación de los mismos se atenga a los criterios más elementales de todo aparcamiento disuasorio, que es hacerlo atractivo al usuario en la transferencia al medio de transporte público, tanto en términos de accesibilidad como de tiempo, al objeto de que se abandone el uso de vehículo privado, al menos en una parte del desplazamiento previsto.

APARTADO.- *Sobre los costes del PAD*
Indica el documento de alegaciones:

> *"Dado que se trata de un Programa que está pendiente de redacción de proyectos que concreten las obras, se entiende que se realice estimación genérica de costes de 3.000 euros por plaza en superficie, 10.000 en subterráneo, y 18.000 en altura. Pero no se estiman los costes en viales, urbanización, mantenimiento, costes financieros, etcétera. En consecuencia, la estimación de costes parece claramente optimista, y la inversión real podría ser mucho mayor. Es cierto que podrían darse amplias bajas en la oferta de las empresas constructoras que opten a un posible concurso público; pero eso en principio no debiera ser considerado a priori de cara a la planificación de costes, ya que si así fuera, se estaría valorando un coste ficticio, desajustado del precio de mercado y sujeto a graves problemas de ejecución, calidad y garantía de cumplimiento; sus catastróficos efectos los hemos padecido durante muchos años de fomento de obra pública sometida a continuas y descaradas ampliaciones de costes de ejecución."*

Efectivamente, como bien se indica en la alegación, el presupuesto previsto obedece a la consideración de un precio unitario por plaza en función de la tipología general de cada aparcamiento previsto: en superficie, en estructura o bajo rasante; sin tener en cuenta otras consideraciones como costes en viales, urbanización, mantenimiento, etc. También es cierto lo que recoge la alegación en cuanto que los costes reales de ejecución podrán tener importantes reducciones por las bajas que se produzcan en los correspondientes concursos públicos. Por ello, se consideran acertadas las observaciones indicadas a este respecto, a los efectos de no incurrir en reiteradas ampliaciones posteriores del coste de ejecución, y por tanto el presupuesto estimado del PAD va a ser revisado antes de su aprobación definitiva, al objeto de incluir otros costes añadidos a cada uno de los proyectos.

APARTADO.- *Apoyo a las alegaciones y propuestas de Vecinos de Aluche*
Respecto a este apartado y teniendo en cuenta que los argumentos y alegaciones aquí recogidas son, como indica el texto, una suscripción a la alegación presentada por la *Plataforma Campamento Sí*, se remite la contestación de este apartado a la realizada directamente en dicha alegación.

CONCLUSIÓN.- Establece el documento en su párrafo final que apoyan la solicitud de

> *"...retirar el Programa de Aparcamientos Disuasorios de Madrid, impulsar políticas eficaces para la movilidad y el medio ambiente, mejorar los autobuses urbanos, ciclocarriles, o las rutas peatonales; y reclamar al gobierno de la Comunidad Autónoma la mejora del transporte público de su competencia."*

Por las razones que se han venido argumentando como contestación a cada uno de los apartados precedentes, **SE PROPONE RESPECTO DE ESTA ALEGACIÓN**:

- No estimar la solicitud de retirar el PAD.
- Estimar la consideración de incluir dentro del presupuesto previsto de ejecución otros costes añadidos vinculados a accesos, urbanización y otros.
- Estimar desde el ámbito municipal las otras medidas propuestas de impulso a las políticas para la movilidad y el medio ambiente, mejorar los autobuses urbanos, ciclocarriles, rutas peatonales; e instar a la Comunidad de Madrid a la mejora del transporte público, en el ámbito de su competencia y en colaboración con las medidas que en esta materia proponga el Ayuntamiento de Madrid.

ALEGACIÓN Nº:	**07**
PRESENTADA POR:	**PLATAFORMA CAMPAMENTO SÍ**
ENTRADA:	**01/04/2016**

En relación con las sugerencias presentadas por la asociación "Plataforma Campamento Sí" al Programa de Aparcamientos Disuasorios (PAD), se informa lo siguiente:

APARTADO.- *Consideraciones generales*
No se hacen comentarios al respecto al tratarse de una exposición cronológica breve de la planificación de aparcamientos disuasorios en Madrid.

APARTADO.- *Por qué rechazar un PAD*

Se indica en este apartado que

> *"El Ayuntamiento dice que construyendo 9.500 plazas de aparcamiento las utilizarán 15.000 vehículos al día y eso evitará otros tantos viajes al Centro...".*

En este sentido cabe aclarar que lo que está considerando el PAD es una ocupación del 80% en los nuevos aparcamientos, lo que significa 7.500 vehículos estacionados y por tanto 15.000 viajes evitados (ida + vuelta).

Respecto al comentario de que

> *"...si no hay medidas complementarias que reduzcan la capacidad de los accesos (y no se mencionan en el PAD), nada impide que los conductores disuadidos sean reemplazados por*

otros, manteniendo iguales la contaminación y la congestión, dando al traste con todo el programa."

cabe indicar que la reflexión es acertada. En este sentido el PAD, que reconoce su limitación geográfica al actuar únicamente en el término municipal de Madrid, expone en las Fichas individuales realizadas para cada aparcamiento aquellos que tendrán demanda o serán una solución alternativa sólo en el caso de escenarios probables de restricción de tráfico en el centro de Madrid. Lo que no puede hacer el PAD, porque excedería de las competencias del propio documento, es proponer las restricciones o reducciones que se deriven de dicho Programa, lo cual no exime que sean consideradas en otro marco, más global, de actuación municipal en materia medioambiental.

A continuación manifiesta el escrito que

"Antes que un PAD debe existir un Plan de Movilidad serio donde integrarlo, y eso no ocurre en Madrid, porque el PMUS es una simple colección de medidas desarticuladas...".

A este respecto se informa que el PAD, en lo que respecta a sus enclaves y objetivos, se encuentra entre las acciones previstas en el vigente Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Madrid (PMUS), entre otros documentos que se citarán más adelante. Las valoraciones expresadas sobre el PMUS son opiniones que este escrito de contestación de alegaciones no puede ni debe valorar, porque no es su cometido.

Se indica además que:

"No hay medidas razonables para evitar que aparquen mayoritariamente personas "no disuadidas" y no sirve de nada exigirles un título de transporte público, como propone el PAD, porque todas lo presentan legítimamente."

El Programa expone claramente el efecto disuasorio que persigue en los vehículos que utilicen estas instalaciones, en tanto que no será suficiente presentar un título de transporte público, sino que se comprobará la utilización del mismo en ese día y en el medio de transporte público al que sirve el aparcamiento, lo cual acreditará el intercambio modal que se pretende.

En lo que respecta a que los aparcamientos disuasorios respecto a la calidad del aire y la congestión del tráfico *"...siempre conservan su carácter direccional: sean mayores o menores, todos los beneficios se irradian al centro y todos los perjuicios se quedan en la periferia."*, o que resulta *"...demasiado desigual como para tolerar que se desarrolle el centro a costa de que lo pague la periferia."*, hay que decir que el problema medioambiental y de calidad del aire es un concepto que afecta a la ciudad en su conjunto, y todas las medidas para corregirlo desembocan en un beneficio común. La posibilidad de reducir el desplazamiento de vehículos motorizados a las áreas centrales de la ciudad no se hace a

costa ni en perjuicio de otras zonas de la ciudad, en tanto que los aparcamientos se sitúan junto a vías principales facilitando el acceso directo y evitando el tráfico de agitación, con lo que el resultado en ningún caso perjudica al entorno. Lo único que hace es reducir sustancialmente los trayectos realizados anteriormente en vehículo privado para sustituirlos por un medio de transporte público.

Respecto a la calificación que se hace de las 11 actuaciones propuestas:

> *"...son un catálogo de horrores que tienen poco de "disuasorio" y mucho de "persuasorio". Son ideales para fomentar el uso del vehículo privado y ensuciar la periferia consiguiendo mínimos beneficios en el centro..."*

cabe decir que los emplazamientos seleccionados, más allá de las propias argumentaciones recogidas en el documento del PAD (donde se incluyen igualmente las dificultades detectadas), figuran tanto en el PMUS de Madrid como en el Plan de Calidad del Aire (actualmente en fase de elaboración), en lo que se refiere a documentos municipales, e igualmente han sido recomendados en el informe emitido a este respecto por el Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM) y por Renfe Cercanías, de reciente elaboración ambos, y que forman parte del conjunto de alegaciones y propuestas presentadas.

Finaliza este apartado con 3 sugerencias generales:

1) *"Reconsiderar el PAD y priorizar políticas que contribuyan al reequilibrio territorial y a alcanzar objetivos de mejora de la movilidad y el medioambiente de manera eficaz."*

   En este sentido el PAD será reconsiderado en base a las alegaciones, sugerencias y propuestas que los diferentes organismos, instituciones y entidades públicas y privadas han presentado al documento inicial, si bien se considera que este programa tiene como objetivos los que la propia afirmación recoge, esto es, la mejora de la movilidad y el medio ambiente de manera eficaz.

2) Respecto a la sugerencia de *"Vincular las medidas que se proponen en este tipo de programas con los objetivos de calidad del aire y movilidad que se persiguen..."*, como se ha indicado anteriormente, el PAD está enmarcado como una de las actuaciones del PMUS de Madrid, así como en el Plan de Calidad del Aire actualmente en redacción. En lo que tiene que ver con *"...la incidencia de las actuaciones en la consecución de los objetivos y realizando el seguimiento y la evaluación continua del impacto de las medidas una vez implantadas"*, efectivamente será necesario realizar, una vez se vayan ejecutando los diferentes aparcamientos y poniéndose en funcionamiento, un seguimiento de la efectividad del plan respecto de los objetivos perseguidos.

3) Por último, respecto a la sugerencia de *"Articular este tipo de programas con las actuaciones complementarias necesarias a través de una mayor concreción de los Planes generalistas de Movilidad y Calidad del Aire, de modo que el desarrollo de Madrid deje de realizarse mediante iniciativas parciales descoordinadas"*, se indica que la propuesta de realizar aparcamientos disuasorios y la selección de los emplazamientos figura en el PMUS de Madrid, en el Plan de Calidad del Aire municipal, en el informe del CRTM y en la propuesta de Cercanías Renfe, en algunos casos incluso proponiendo una capacidad de los propios aparcamientos mayor que la que se recoge en el PAD.

APARTADO.- *Alternativas al PAD*

En el primer párrafo de este apartado se indica que no se han considerado en el PAD los costes de adquisición de suelos, accesos, tecnología de la información, mantenimiento, etc. En este sentido resulta oportuno considerar esta sugerencia, si bien los gastos de mantenimiento no pueden deducirse en esta fase programática de la actuación, en tanto que deberán ser analizados con el estudio y desarrollo individualizado de cada uno de los aparcamientos. No obstante lo anterior, el documento del PAD va a incorporar, antes de su aprobación definitiva, la posibilidad de explorar usos y actividades complementarias al propio aparcamiento, que mejoren los servicios prestados al usuario y redunden en un equilibrio financiero de la instalación; así como la aplicación de criterios medioambientales y de sostenibilidad tanto en su diseño, construcción como mantenimiento posterior.

Respecto a las 3 sugerencias generales que se recogen en este apartado, que son:

1) *"Mejorar la cobertura y la frecuencia del transporte público"*
2) *"Reservar carriles para autobuses en los accesos a la ciudad"*, y
3) *"Mejorar los itinerarios peatonales y los carriles bici"*,

Cabe decir que el PAD suscribe las tres sugerencias propuestas, si bien salen del ámbito propio de un programa de aparcamientos disuasorios, y en cualquier caso ninguna de ellas resulta incompatible con los objetivos perseguidos en el PAD.

APARTADO.- *Aparcamientos en Latina*

- CUATRO VIENTOS

  Respecto al aparcamiento disuasorio de Cuatro Vientos, si bien el mismo figura en el PMUS de Madrid, ya la propia Ficha elaborada para este aparcamiento en el PAD indicaba que la zona reservada para intercambiador de transportes, junto a la estación de Cercanías, era muy limitada para ejecutar un aparcamiento disuasorio, por lo que proponía la posibilidad de ampliar su superficie mediante la modificación del planeamiento previsto en ese ámbito para poder ocupar la amplia zona verde que se sitúa frente a la estación. Esta propuesta no

significaba en ningún caso que se pretenda reducir la zona verde, sino ubicarla más próxima a los suelos residenciales.

Respecto a *"Realizar un estudio actualizado de la eficacia del intercambiador, instando a la Comunidad de Madrid a mejorar las frecuencias del transporte público"*, no puede ser atendida en este marco porque, como otras sugerencias anteriores, exceden de las competencias del PAD.

Respecto a la consideración de *"En vez de hacer el aparcamiento, mantener la zona verde junto a la estación de cercanías y estudiar la posibilidad de recuperar la que ha sido destruida"*, se admite parcialmente la sugerencia y por tanto el PAD va a proponer la retirada de este emplazamiento en el documento final que se presente a la Junta de Gobierno para su aprobación. Respecto a la recuperación de la zona verde situada en la calle Lanceros, al otro lado de la A-5, como en el caso anterior no puede ser atendida en el marco del PAD por exceder de sus cometidos y competencias.

- AVIACIÓN ESPAÑOLA

Se indica respecto a este aparcamiento que

> *"Pese a que es el Ayuntamiento quien fija los plazos de ejecución del planeamiento y a que el inicio de la urbanización en Campamento está oficialmente previsto para 2023, el consistorio considera ahora que para la Operación Campamento "no puede preverse ningún plazo razonable de tiempo para su ejecución"".*

La propuesta del PAD es que, dado que el suelo calificado como equipamiento ha permanecido vacante desde al menos su calificación por el Plan General de 1997, se encuentra junto a la estación de Metro de Aviación Española, y además hay un suelo calificado como de Intercambiador de transportes que no va ser destinado a este fin, se modifique la ordenación de tal forma que, en términos generales, el suelo calificado como equipamiento pase a ser de intercambiador, y el de intercambiador pase a equipamiento, lo que no sólo no disminuiría las parcelas de equipamiento del barrio, sino que las aumentaría en tanto que la parcela futura de intercambiador es mucho más grande que la actual de equipamiento educativo.

Esta propuesta del PAD viene reforzada además por el informe presentado por el CRTM, órgano gestor de la planificación del transporte público en Madrid, que dice que el área proyectada como intercambiador por la ordenación urbanística está muy alejada del Metro, mientras que ha calificado como zona verde el área situada en el entorno de la estación, cuando esta zona es el lugar idónea para ubicar el área intermodal (incluyendo las necesarias paradas de buses urbanos e interurbanos), e incluso hace una propuesta de ordenación en este sentido.

Por tanto la sugerencia en lo que se refiere a *"Ejecutar el equipamiento educativo en vez del aparcamiento"*, se puede considerar desestimada en tanto que no se propone su ejecución en el lugar actual, pero estimada en cuanto que no se suprime, sino que se reubica incluso con mayor superficie en una zona próxima, con el apoyo del propio CRTM.

Respecto a la sugerencia de *"Realizar una planificación de la movilidad en el distrito de Latina (coordinada con la planificación superior), que contemple la reordenación de espacios para el vehículo privado, atendiendo tanto las necesidades de los residentes como a las medidas que puedan fomentar una movilidad más sostenible"*, no son propuestas que puedan recogerse en el PAD por transcender al mismo.

- COLONIA JARDÍN

En este apartado, obviando las referencias al Metro Ligero por tratarse de competencias ajenas al PAD y al propio Ayuntamiento, se indica que el desarrollo del planeamiento aprobado en este ámbito es un *"atentado medioambiental que fueron concertando distintas administraciones gobernadas por el PP y que consiste en construir dos bloques de viviendas sobre la Cañada Real de Madrid, una vía pecuaria que según la Ley debería considerarse suelo no urbanizable de protección"*. En este sentido cabe decir que la propuesta del PAD, al igual que los demás emplazamientos seleccionados, responde a su inclusión en otros planes de carácter integral, como el PMUS de Madrid y la revisión del Plan de Calidad del Aire, ambos de ámbito municipal. Además de lo anterior también figura como propuesta en el informe del CRTM.

Por ello, una vez seleccionado el emplazamiento y tratándose de un área actualmente calificada como zona verde por el Plan General, ocupada en superficie por un aparcamiento y con graves problemas de accesibilidad y salida, se propone esta actuación ejecutando un aparcamiento bajo rasante que permita liberar el espacio en superficie y urbanizar de una vez por todas la zona verde. La actuación en cualquier caso deberá contemplar la solución a los problemas de accesibilidad que tiene el ámbito.

Por último, en este apartado se hacen las siguientes sugerencias:

1) *"Respetar la Cañada Real de Madrid como suelo no urbanizable de protección."* El PAD no puede aplicar esta medida y lo único que puede hacer es someterse a la legalidad y calificación urbanística vigente, la cual, tratándose de una zona verde, permite ejecutar el aparcamiento bajo rasante y urbanizar adecuadamente la superficie. En cualquier caso la urbanización de la zona verde no debería ser incompatible con el respeto a la Cañada, en su caso.

2) *"Desistir de la idea de ampliar el aparcamiento actual y trabajar en las posibilidades de recuperación de la zona verde destruida con las participación de las Plataformas, las asociaciones y los vecinos del entorno."* A este respecto las dos cosas pueden ser compatibles en cuanto que, como se ha dicho en el apartado anterior, el aparcamiento se situaría bajo rasante y en superficie se ejecutaría la zona verde, que en cualquier caso no es recuperar la zona verde destruida porque nunca la hubo. Sería hacerla por primera vez.

3) *"Utilizar el presupuesto en actuaciones demandadas en el distrito, en vez de en pretender resolver conexiones interurbanas que son competencia de la Comunidad Autónoma de Madrid."* El PAD dispone de un presupuesto totalmente independiente a los que se destinan a inversiones de distrito y no pueden relacionarse. Tampoco resuelve conexiones interurbanas sino lo que hace es, como decisión municipal relacionada con la mejora de la movilidad y el medio ambiente, crear espacios de intercambio modal para reducir la afluencia de vehículos al centro de la ciudad.

4) *"Instar a la Comunidad de Madrid a que fomente el uso del tren ligero, en vez del vehículo privado."* Sugerencia a la que se suman las intenciones del PAD y del propio Ayuntamiento de Madrid en cuanto a fomentar la mejora de los diferentes modos de transporte públicos; si bien, como recoge la propia sugerencia, es una medida de ámbito completamente autonómico. En cualquier caso, como se ha dicho a lo largo de este escrito de contestación, el PAD es una herramienta más de entre un paquete de medidas recogidas en el Plan de Calidad del Aire, con apoyo de otras administraciones públicas, sin que ninguna de ellas deba ser incompatible con las demás, sino complementarias. El PAD es una medida al servicio del transporte privado, no para incentivarlo, sino para ofrecer una solución de transferencia con el transporte público en el reconocimiento de que, al menos una parte de la población, no puede por diferentes motivos llegar a un punto de intercambio modal mediante otro medio de transporte público, bicicleta o andando, como sería deseable.

Por las razones expuestas, **SE PROPONE RESPECTO DE ESTA ALEGACIÓN**:

- Estimar las alegaciones referidas a la Priorización de políticas que contribuyan al reequilibrio territorial y a alcanzar objetivos de mejora de la movilidad y el medioambiente de manera eficaz, la vinculación del PAD con los objetivos de calidad del aire y movilidad que se persiguen y la articulación del PAD con las actuaciones complementarias necesarias a través de una mayor concreción de los Planes generalistas de Movilidad y Calidad del Aire.
- Estimar las alegaciones de mejorar de la cobertura y frecuencia del transporte público, la reservar carriles para autobuses en los accesos a la ciudad y la mejorar los itinerarios peatonales y los carriles bici.

- Estimar las alegaciones respecto del aparcamiento disuasorio de CUATRO VIENTOS.

- Estimar parcialmente las alegaciones respecto de AVIACIÓN ESPAÑOLA y COLONIA JARDIN, haciendo compatible los argumentos expuestos con la definición de los proyectos a ejecutar, si bien se desestima su retirada del PAD.

ALEGACIÓN Nº:	**08**
PRESENTADA POR:	**APTEMUS. ASOCIACIÓN PROFESIONAL DE TÉCNICOS ESPECIALISTAS EN MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE.**
ENTRADA:	**01/04/2016**

En su escrito APTEMUS manifiesta por un lado su apoyo a la iniciativa del PAD y por otro incluye una serie de reflexiones con carácter general sobre aspectos a tener en cuenta en el proceso de implantación del programa y en la consecución de sus objetivos generales. Se comentan algunos aspectos de esas reflexiones,

1. El PAD, necesario pero no suficiente.
   El documento del PAD sometido a información pública es una propuesta con vocación de continuidad y sus objetivos generales, enunciados en el punto 1.1, precisan de un horizonte temporal de medio-largo plazo. Esta doble condición denota por sí misma la necesidad del PAD de contar con una serie de medidas o acciones complementarias para reducir el acceso y circulación motorizada de carácter privado en la ciudad de Madrid. En este sentido compartimos las cuatro acciones señaladas - mejorar transporte público, potenciar modos blandos de desplazamiento, integrar urbanismo y movilidad y seguir implementando medidas para limitar el uso del vehículo privado en el interior de la ciudad -, si bien todas ellas superan el ámbito y capacidad propositiva del PAD. La importancia de esta cuestión queda planteada al final del apartado 1.9 y 4 del documento del PAD al señalar la imprescindible colaboración de todos los agentes y administraciones implicados.

2. Necesidad de nuevas encuestas de movilidad.
   A este aspecto también se refiere el PAD en su apartado 4, página 27, al señalar que *"la localización de estos nuevos aparcamientos precisará de la realización de estudios previos de demanda, perfil del usuario potencial y cálculo de aforos estimado, así como de un análisis actualizado del comportamiento del tráfico y de los grados y lugares de saturación en los diferentes accesos a Madrid".*

3. Funcionalidad, criterios y tipología de los aparcamientos disuasorios.

Compartimos los criterios generales de localización mencionados (áreas periféricas, cercanas a origen del viaje, evitar siempre zonas congestionadas), diseño, tipología y accesibilidad señalados y así se refleja en el punto 1.5 del documento PAD sobre criterios de diseño de la red de aparcamientos disuasorios en el que se analiza someramente la combinación de precio, tiempo y comodidad.

4. Estudio económico simplificado
   El apartado 3 del documento, Opciones de Modelo de Promoción, Construcción y Explotación, señala en este sentido la necesidad de actuar en coordinación con los agentes implicados en cada caso por cuestiones de situación, titularidad patrimonial y calificación urbanística. Los costes de ejecución, explotación y régimen tarifario son estimativos y su definición requiere de estudios en detalle específicos que superan el carácter de propuesta del Programa.

5. Criterios de emplazamiento en relación a la propuesta del PAD
   Proponer disuasorios en el término municipal de Madrid podría considerarse como *demasiado* próximo al final del trayecto que se pretende disuadir. La amplitud del término madrileño por un lado, el límite territorial al que se ve sometido el PAD y posibles escenarios de restricción de acceso motorizado privado al centro, justifican la búsqueda de oportunidades en su interior. Dentro del término de Madrid capital siguen construyéndose por ejemplo estaciones de la red de Cercanías (Valdebebas, Mirasierra/Paco de Lucía, etc.) que en todo caso precisarán una dotación de aparcamiento y hacia las cuales se están ampliando actualmente algunas líneas de autobuses urbanos (Pitis, etc.). Otra cosa es determinar, en función de factores como los accesos, origen de trayecto, grado de congestión en alcance, intermodalidad existente, etc., la escala y modelo de gestión del aparcamiento a implantar. Estas cuestiones, que exceden el ámbito programático del PAD, determinarán el carácter del disuasorio en función de si, por ejemplo, la demanda potencial procede del exterior de Madrid o por el contrario de un entorno residencial próximo. Todo ello sin perjuicio de lo señalado en el propio PAD de que *"la verdadera solución a la congestión de tráfico de la ciudad de Madrid se encuentra fuera de la propia ciudad"* (pág. 27).

Por las razones expuestas, **SE PROPONE RESPECTO DE ESTA ALEGACIÓN** estimar las recomendaciones expresadas en la misma, siempre que estén dentro de las competencias y el alcance de actuación del propio Programa de Aparcamientos Disuasorios.

ALEGACIÓN Nº: **09**
PRESENTADA POR: **FEDERACIÓN REGIONAL DE ASOCIACIONES VECINALES DE MADRID (FRAVM)**
ENTRADA: **05/05/2016**

En relación con el documento de alegaciones, sugerencias y propuestas presentadas por la Federación Regional de Asociaciones Vecinales de Madrid, y de acuerdo a la división por apartados del propio documento, se informa lo siguiente:

APARTADO.- *Madrid necesita un nuevo Plan de Movilidad Urbana y Sostenible*
Ante la solicitud desarrollada por el escrito sobre la necesidad de redactar un nuevo Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), calificando el actualmente vigente como *"...un Plan al que le falta ambición y que, en nuestra opinión, entre otras cosas, no está a la altura de las exigencias europeas en materia de lucha contra la contaminación atmosférica"*, solo cabe indicar que la vigencia del actual PMUS tiene un plazo temporal hasta 2020, y que en el mismo se encuentra como una de las medidas a tomar la construcción de aparcamientos disuasorios. No es posible, en el marco de actuación de este Programa de Aparcamientos Disuasorios (PAD), que se ejecuta en correspondencia con el PMUS vigente, el Plan de Calidad del Aire de la ciudad de Madrid (en proceso de redacción), y con el apoyo de otras administraciones y entidades públicas competentes en materia de transporte público, como el Consorcio Regional de Transportes (CRTM) y Cercanías-Renfe; entrar a valorar la conveniencia de elaborar un nuevo PMUS.

APARTADO.- *El PAD, tal como está, requiere una y más vueltas*
Se inicia este apartado con la coincidencia en la valoración compartida por la FRAVM y con lo contenido en el PAD sobre que *"...la verdadera solución a la congestión de tráfico de la ciudad de Madrid se encuentra fuera de la propia ciudad"*, o que *"...resulta necesario para la solución del problema contemplar la construcción of la ampliación de aparcamientos disuasorios que estén situados en la corona metropolitana de Madrid, fuera de su término municipal"*.

A continuación se indica que como consecuencia de las reflexiones anteriores *"...nos sorprende que el Ayuntamiento de Madrid contemple la eventualidad de embarcarse en una inversión de más de 80 millones de euros, a los que habría que añadir otras partidas no incluidas en el PAD, pero inevitables tales como los accesos y conexiones de los aparcamientos con el viario de gran capacidad"*. En este sentido se reconoce la necesidad de incorporar a la dimensión económica del Programa otros costes derivados de la construcción de los aparcamientos, como los accesos y conexiones comentadas, por lo que se incorporarán al documento definitivo que sea elevado a la Junta de Gobierno.

Se indica además que no se cuenta con estudios actualizados, siendo la remisión al estudio de 2006 insuficiente, y que la demanda actual y futura dependerá de las medidas que se tomen en el nuevo PMUS que solicitan. En este sentido se informa que el PAD se apoya no sólo en el estudio de 2006

realizado por el CRTM y por el Ayuntamiento de Madrid; sino en el actualmente vigente PMUS de Madrid, en el Plan de Calidad del Aire (en elaboración) y en las propuestas que a este respecto ha hecho el propio CRTM y Cercanías Renfe en relación con este Programa.

En lo que respecta a la referencia al aparcamiento disuasorio planteado en Santa Eugenia y los costes de conexión del mismo, evidentemente con la A-3 se requiere la colaboración de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento; y además es necesaria la ejecución por parte de la Comunidad de Madrid del resto del desarrollo urbanístico vinculado al hospital Infanta Leonor. Todos estos factores, y otros, vienen recogidos y considerados en la Ficha individualizada que acompaña a cada aparcamiento en el documento del PAD, pero de acuerdo al planeamiento la parcela está calificada como Intercambiador de Transportes y además es un emplazamiento que ha sido seleccionado en diferentes documentos al respecto, no sólo en el elaborado por el CRTM y el Ayuntamiento en 2006. Que existan dificultades o complejos mecanismos de gestión no deberían considerar al mismo como inviables.

Enlazando con lo anterior se pregunta el escrito *"¿qué es más eficaz? ¿Invertir los 80 millones en hacer AD en Madrid o invertirlos en hacerlos en la corona metropolitana, fuera del término municipal?"* y también *"¿cuál es el procedimiento y el mecanismo institucional necesario para que el Ayuntamiento de Madrid colabore con otros ayuntamientos, con el Consorcio Regional de Transportes, con ADIF/RENFE en hacer esas inversiones?"*; respecto a lo primero, la eficacia de los aparcamientos fuera del término municipal de Madrid ya se ha reconocido al principio de este documento y resultaría excelente tomar iniciativas en este sentido, pero no es menos cierto que los aparcamientos propuestos en la ciudad de Madrid pueden complementar a los anteriores. Así se indica en el apartado 5 del PAD: *"La ubicación de los aparcamientos disuasorios debe inexcusablemente situarse fuera de su término municipal, pero ello no exime, en cualquier caso, de plantear la utilidad e idoneidad de ejecutar otros aparcamientos disuasorios dentro de Madrid que puedan ser una alternativa en los casos en que la circulación y/o el acceso a la almendra central deba restringirse por motivos medioambientales o de salud pública, donde estos puntos de estacionamiento, ante las medidas de control adoptadas, alcancen una nueva dimensión."* Respecto a la segunda parte de la reflexión, en busca de colaboración con el CRTM y Adif/Renfe, ya se ha indicado anteriormente dicha colaboración y la recomendación por ambos organismos de ejecutar los aparcamientos propuestos.

Por último, el escrito de alegaciones realiza una serie de reflexiones sobre la inviabilidad o realización diferida a largo plazo;

- ESTADIO OLÍMPICO
  Sobre este aparcamiento se indica la dificultad por estar asociado el aparcamiento a dicho estadio y que habría que comprobar la demanda. Respecto a lo primero el hecho de formar parte de la dotación obligatoria de aparcamiento para los usos deportivos del ámbito no debe ser impedimento para su uso como disuasorio; todo lo contrario, pues los horarios de

utilización son completamente diferentes, lo que permitirá además rentabilizar óptimamente la instalación. Respecto a la demanda, la propia Ficha individualizada de este enclave informa que su potencial lo adquirirá en futuros escenarios de restricción o limitación de tráfico al centro de la ciudad. Respecto a su ejecución, casi se podría decir que es de los más sencillos en cuanto que el PAD no ha hecho más que incorporar a su programa el aparcamiento según figura en el proyecto de urbanización que desarrolla el ámbito, con lo que una vez aprobado el mismo bastará con adelantar la ejecución, en su caso, con respecto al resto de la urbanización.

- SANTA EUGENIA

  Ya se ha indicado anteriormente que su ejecución depende del desarrollo del ámbito por parte de la Comunidad de Madrid y las necesarias conexiones con la A-3 por parte del Ministerio de Fomento. Esto supone un proceso largo de actuación y por ello así está recogido en el PAD como a largo plazo, pero no por eso debe desestimarse la actuación, máxime cuando lo recomienda tanto el CRTM como Cercanías Renfe.

- COLONIA JARDIN

  En lo que respecta a Colonia Jardín el PAD no puede basarse más que en la normativa urbanística vigente, la cual establece una zona verde en los terrenos que actualmente ocupa un aparcamiento en superficie con claros problemas de accesibilidad. Por ello la propuesta radica en ejecutar el aparcamiento bajo rasante al objeto de poder urbanizar definitivamente la zona verde y ponerla al servicio de los vecinos. Esto no tiene que resultar incompatible con cualquier actuación en relación con la Cañada Real, en caso de que fuera necesario. Respecto a la obtención de suelo necesaria para los aparcamientos de San Cristóbal, Villaverde Alto y Cuatro Vientos ya se han iniciado contactos con las administraciones titulares de los mismos, si bien en el caso de Cuatro Vientos y debido efectivamente tanto a la titularidad como a la escasa superficie disponible, el PAD va a retirar en su documento definitivo dicho emplazamiento.

Existen otras consideraciones relativas a:

- Suelos dotacionales o de zona verde (Fuente de la Mora, Cuatro Vientos y Aviación Española): no se pretende en ningún momento perder dichos terrenos, salvo que se demuestren innecesarios. Concretamente Cuatro Vientos se retira, como se ha indicado, y en Aviación Española la propuesta plantea la modificación del planeamiento permutando el suelo vacante de equipamiento, más idóneo como disuasorio, por el calificado como Intercambiador, que se sitúa un poco más al sur y tiene una superficie mucho mayor, con lo que los suelos de equipamiento incluso podrían verse incrementados en este ámbito. Esta propuesta ha sido formalizada en su informe por el propio CRTM.

- Función de atención de demanda generada en el propio municipio (Pitis, Fuente de la Mora, Valdebebas): No es una variable que en ningún momento se haya descartado dentro de los

objetivos del PAD, que reconoce sus limitaciones en términos geográficos y de hecho describe en las Fichas individualizadas de cada aparcamiento aquellos cuyo potencial se obtiene de la población del entorno o de escenarios de restricción de tráfico en el centro, más que de población periférica. El PAD apoya todas las medidas de mejora de transporte público y de acceso a través de la bicicleta, y de hecho todos los aparcamientos se prevén con espacio habilitado específicamente para depósito de bicicletas particulares o del servicio municipal de alquiler, y dársenas de autobuses en caso de ser necesarias; pero ello no impide considerar que una parte de la población no pueda acceder al espacio de intercambio modal por esos medios y se habilita para ello el aparcamiento disuasorio como medida complementaria que evite la entrada de vehículos a las áreas centrales de la ciudad.

Por las razones expuestas, **SE PROPONE RESPECTO DE ESTA ALEGACIÓN**:

- Estimar la consideración de incorporar a la dimensión económica del Programa una estimación de otros costes derivados de la construcción de los aparcamientos, como los accesos y conexiones a los mismos.

- Estimar el problema de suelo existente en la propuesta de aparcamiento disuasorio de Cuatro Vientos y retirar este emplazamiento

ALEGACIÓN Nº:	**10**
PRESENTADA POR:	**AYUNTAMIENTO DE POZUELO DE ALARCÓN.**
ENTRADA:	**07/04/2016**

En el escrito remitido por el Secretario General del Pleno del Ayuntamiento de Pozuelo de Alarcón, se informa de que en sesión celebrada el 17/03/2016 dicho Pleno adoptó el acuerdo de instar al Ayuntamiento de Madrid a que *"acondicione la zona y habilite una zona de aparcamiento en el entorno de Colonia Jardín a la mayor brevedad posible, que funcione como una instalación disuasoria del uso del transporte privado tanto hacia el término municipal de ellos como hacia el interior de Madrid y fomente el uso del transporte público."*

El propio PAD propone ampliar el aparcamiento existente en el ámbito de Colonia Jardín una vez desarrollado el planeamiento vigente por parte del Ministerio de Defensa y recepcionada la zona verde a favor del Ayuntamiento de Madrid. La propuesta, a partir de ese momento y tras la redacción de los correspondientes instrumentos de planeamiento y gestión, consistiría en construir un aparcamiento subterráneo bajo la zona actualmente acondicionada para estacionamiento en superficie, salvaguardando en todo caso la superficie destinada a zona verde por el Plan General.

Colonia Jardín es una ubicación colectora de grandes flujos de tráfico motorizado público y privado provenientes de municipios del oeste (alejados) y noroeste (próximos) y se encuentra situada

prácticamente en el límite del término de Madrid con Pozuelo de Alarcón.

Tal como se señala en la página 29 del PAD, "la ubicación de los disuasorios en general debe inexcusablemente situarse fuera de su término municipal, pero ello no exime, en cualquier caso, de plantear la utilidad de ejecutar otros que puedan ser una alternativa en los casos de restricciones a la circulación y/o acceso a la almendra central."

Por ello, las propuestas contenidas en el PAD no deben llevar al error de considerarlas como soluciones destinadas a acomodar el aparcamiento privado desde municipios tan próximos a Madrid sin haber considerado antes las posibilidades de reforzar la disuasión a lo largo de dos importantes infraestructuras de transporte existentes que discurren paralelas por su término municipal hacia Ciudad Jardín como son la M-502 y la línea 2 de Metro Ligero.

Por las razones expuestas, **SE PROPONE RESPECTO DE ESTA ALEGACIÓN** su estimación.

ALEGACIÓN Nº:	**11**
PRESENTADA POR:	**COMITÉ MADRILEÑO DE TRANSPORTE POR CARRETERA - FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI.**
ENTRADA:	**12/04/2016**

En su escrito la Federación Profesional del Taxi solicita la incorporación de paradas de taxis en todos los aparcamientos disuasorios.

El servicio de taxi juega un importante papel de cara a la disminución del vehículo privado a motor en el interior de la ciudad. Parece razonable pues plantear desde el punto de vista de la intermodalidad la incorporación de paradas de taxis en los aparcamientos disuasorios. La disponibilidad de espacio en el propio ámbito del disuasorio, su tipología o la existencia previa de paradas en la red viaria próxima, serán factores a tener en cuenta.

Por otra parte no olvidemos que el objetivo principal de la disuasión no es tanto evitar la congestión en sí misma sino reducir los graves efectos que ella y el uso masivo los vehículos de combustión provoca en la calidad del aire y en la salud pública. En este sentido cobraría sentido a la hora de establecer paradas de taxi en los disuasorios la posibilidad de que éstas fueran exclusivas para taxis eléctricos. Podría ser una medida a implementar a otras ya en marcha a nivel estatal y autonómico en apoyo a iniciativas comerciales de renovación de flotas hacia vehículos más respetuosos con el medioambiente.

Por las razones expuestas, **SE PROPONE RESPECTO DE ESTA ALEGACIÓN** su estimación.

ALEGACIÓN Nº: **12**
PRESENTADA POR: **CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTE DE MADRID**
ENTRADA: 04/02/2016

El Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM) presenta con fecha de salida 11 de abril de 2016 un completo informe a la vista de la propuesta del PAD presentado por el Ayuntamiento de Madrid.
Resulta necesario indicar que, previamente al envío del documento del PAD sujeto al proceso de información pública, se han mantenido líneas de colaboración e información del CRTM sobre redacción del PAD, habiéndose mantenido reuniones con fecha 29 de enero de 2016 y 11 de marzo de 2016 sobre el contenido del mismo.

En un primer apartado de ANTECEDENTES, el CRTM señala la necesidad desde el año 2000 de colaborar y desarrollar muy especialmente, con el Ayuntamiento de Madrid la realización de estudios que permitieran la construcción de una red de aparcamientos de intercambio modal que contribuyan a mejorar la movilidad urbana, estudios cuyas conclusiones han sido tenidas en cuenta en la redacción del PAD, debiéndose destacar, de entre los citados en este apartado, la clara conveniencia de realizar una plena integración del nuevo producto-servicio en la oferta del CRTM.

En el apartado de ASPECTOS RELEVANTES se realiza un decálogo de características que son plenamente asumidas por el PAD en su redacción, si bien es necesario referirse a alguna de ellas:

- *"La capacidad del aparcamiento debe determinarse con base a las características de la demanda, que permita una rotación adaptada a los usuarios del transporte público".* Ciertamente el objetivo del PAD es minimizar el uso del vehículo más contaminante a favor de los medios preferentes de transporte colectivos. No obstante, es necesario señalar el importante esfuerzo de la ciudad en destinar suelos para este objetivo en tanto que su capacidad vendrá determinada no tanto por la demanda objetiva, sino por el suelo municipal o de titularidad pública existente que pueda dedicarse a este fin.

- *"En las superficies de aparcamiento deben considerarse las zonas para los usuarios que acceden en bicicleta o motocicleta, así como los lugares reservados para los usuarios de movilidad reducida. Además, debe preverse unas zonas para el descenso de viajeros. El transporte en bicicleta es un modo que utiliza cada día un mayor número de ciudadanos. La accesibilidad en bicicleta a las estaciones y la posibilidad de poder viajar en vehículos de transporte público con ellos, con instalaciones adecuadas que eviten el conflicto entre los usuarios, son consideraciones para obtener un sistema de transporte integrado y adaptado. Es recomendable instalar bases de aparcamiento de bicicletas (programa reB del CRTM) en todos los aparcamientos de intercambio modal que se desarrollen, así como anclajes libres para usuarios*

que accedan con su bicicleta." El diseño de los aparcamientos disuasorio a promover tendrán efectivamente estas previsiones, habilitando:

- Espacios para viajeros con movilidad reducida
- Espacios destinados a bicicleta privada y reserva de espacios para posible instalación de red de bicicletas públicas.
- Espacios destinados a motocicleta.

Respecto de la mención de espacio destinado a zonas para el descenso de viajeros, el desarrollo de cada uno de los aparcamientos disuasorio requerirá, en ejecución de las previsiones del PGOUM-97, la aprobación de un plan especial, que definirá los usos urbanísticos y podrá dar el detalle de superficies concretas para cada uso vinculado a la movilidad.

- *"En cuanto a la gestión y explotación del Programa de aparcamientos, el CRTM colaborará con el Ayuntamiento de Madrid para conseguir la mejor gestión de los mismos y la completa integración de su sistema de pago"*. Resulta de plena coincidencia con los planteamientos municipales y resulta necesaria la plena colaboración del CRTM en este aspecto, siendo especialmente relevante la propuesta de aplicar las tarifas integradas con los sistemas de transporte público que convergen en el P&R, aumentando así el uso de las instalaciones para los usuarios de estos modos.

A continuación el Informe del CRTM abre un apartado de APARCAMIENTOS ANALIZADOS. De forma común a todos los aparcamientos citados, el CRTM insiste en la necesidad de evitar que los aparcamientos disuasorios se conviertan en aparcamientos de destino, para no fomentar la movilidad de vehículos privados. Por supuesto, es la opción prioritaria del PAD y de los sistemas de pago y control respecto de su acceso y uso.

- PITIS:
  Aunque coincidente en el número de plazas, la propuesta municipal no pasa por su construcción en altura, sino en superficie. Se propone estimar e incluir en la propuesta de Plan Especial a desarrollar una pequeña área intermodal frente a la estación para las líneas de la Empresa Municipal de Transportes de Madrid, S.A., a tal efecto se propone un esquema a tener en cuenta.

- FUENTE DE LA MORA:
  Se comparte con el CRTM el criterio, como en otros aparcamientos, de la necesidad de resolver los problemas de accesibilidad y movilidad del entorno, por cuanto que la rotonda cercana supone un importante centro de congestión en hora punta. El suelo municipal disponible no permite alcanzar la cifra de 1.400 plazas indicadas en el estudio de demanda potencial realizado.

- VALDEBEBAS

  Con las limitaciones propias de un nuevo desarrollo que todavía no tiene en funcionamiento la totalidad de sus usos, se recoge la alegación de reducir la capacidad a 600 plazas, hasta tanto no tenga un uso definido los suelo implicados en la fallida Ciudad de la Justicia.

- CANILLEJAS

  Al igual que menciona el informe del CRTM, se considera necesario realizar tantas plazas como sea posible en el suelo municipal existente. No obstante, resultará necesario conocer la línea transversal de Cercanías Este-Suroeste, desde San Fernando de Henares, al Sureste de Madrid, con estación en Canillejas que promueve el Ministerio de Fomento para no interferir en su construcción, así como conocer las futuras condiciones de intermodalidad de Metro y Cercanías.

- ESTADIO OLÍMPICO

  El CRTM coincide con el criterio municipal de utilizar el aparcamiento de futuro uso asociado al Estadio para ofrecer espacio de aparcamiento disuasorio a conductores de M-40. El criterio municipal de incluirlo en este programa responde a la voluntad de explotarlo conforme a las características del PAD y de anticipar en lo posible la inversión municipal.

  Asimismo, este futuro tractor urbano exigirá, como establece el Informe del CRTM, mejorar la intermodalidad entre metro, autobuses EMT y autobuses interurbanos, facilitando áreas de intercambio que faciliten las conexiones alrededor de la estación de metro y del aparcamiento disuasorio.

- SANTA EUGENIA

  Es el único aparcamiento propuesto en el PAD vinculado a la vía de entrada de este importante vial de acceso a la ciudad. El desarrollo de este aparcamiento disuasorio cuenta con la dificultad de no contar con el nudo de conexión a la A-3, como bien indica el CRTM. No obstante, se procederá al estudio de accesos por la propia estación de cercanías bajo o sobre rasante de las vías del tren, de acuerdo a los criterios a que al efecto fije ADIF.

- SAN CRISTÓBAL

  El aparcamiento propuesto está sujeto a la disponibilidad de suelo con el INVIED, y sería recomendable, como establece la alegación, mejorar la accesibilidad de la parcela designada. Para ello se estudiará la posibilidad de abordar los accesos propuestos por ámbito urbanístico situado al sur de la actuación APR.17.06 Vía Sur de San Cristóbal, anticipando, en su caso, la urbanización necesaria para la actuación.

  Asimismo, se revisarán las dimensiones del aparcamiento en función de la accesibilidad prevista y de la disponibilidad de suelo, si bien, como se señala en el PAD ya se prevén dos fases diferenciadas de 500 y 800 plazas, acometiendo la segunda fase solo en caso de demanda objetiva.

  Respecto del aparcamiento propuesto de Villaverde Bajo Cruce, se recoge y se estima positivamente la alegación, en los términos más abajo indicados.

- VILLAVERDE ALTO

  Si bien actualmente ya se está utilizando como aparcamiento de disuasión espontáneo de ámbito local, se pretende poder llegar a acuerdos con ADIF para la ocupación de terrenos de forma provisional, por cuanto que es un ámbito sujeto a gestión urbanística pendiente.

- CUATRO VIENTOS

  El CRTM recoge la necesidad de establecer aparcamiento para 1.000 plazas aproximadamente para esta ubicación. Dados los condicionantes de suelo y la gestión urbanística pendiente de desarrollar así como las dimensiones de los aparcamientos disuasorios de Aviación Española y Colonia Jardín, se hace aconsejable abandonar esta ubicación, por ser de reducidas dimensiones iniciales y futuras.

- AVIACIÓN ESPAÑOLA

  La propuesta del Consorcio establece un área intermodal con amplia zona estancial, aneja a la estación de Metro Aviación Española, reservada para el tráfico de autobuses de la EMT y para los de servicio interurbano que, en combinación con el aparcamiento de disuasión, ayude a potenciar al transporte público y a mejorar su relación con el transporte privado y peatonal, mejorando la seguridad vial y dotando de mayor accesibilidad el entorno a la estación de Metro.

  Dicha propuesta, plenamente asumible, exige la modificación del planeamiento existente, tanto en la ordenación del Plan Parcial en desarrollo del APR 10.02, como en la ordenación del API 10.07 Colonia Parque Europa, en suelo urbano donde se ubica la actual estación de Metro de Aviación Española. Sin duda, sería la mejor opción a desarrollar en cuanto que podría conllevar, además, preservar los usos dotacionales de la Colonia Parque Europa.
  Con este objetivo se estima la alegación del CRTM en este apartado.

- COLONIA JARDIN

  La propuesta desarrollada por el CRTM alberga un área intermodal en superficie que mejorara los intercambios entre distintos modos de transporte y un aparcamiento subterráneo, considerando además, la necesidad de incluir dentro de la actuación la reurbanización viaria del entorno que solucione de forma eficiente las entradas y salidas al aparcamiento.

  Como se ha indicado, el área está calificada como zona verde por el Plan General, ocupada en superficie por un aparcamiento y con graves problemas de accesibilidad y salida. Por ello, se propone esta actuación ejecutando un aparcamiento bajo rasante que permita liberar el espacio en superficie y urbanizar las zonas verdes. La actuación deberá, en cualquier caso, contemplar la solución a los problemas de accesibilidad que tiene el ámbito.
  Cualquier otra solución propuesta deberá en todo caso ser compatible con la calificación de zona verde.

La aleación del CRTM también recoge un apartado de OTRAS UBICACIONES, que pasamos a revisar:

- VILLAVERDE BAJO CRUCE
  Al norte de la propuesta de San Cristóbal, se sitúa la estación de Metro de Villaverde Bajo Cruce, donde se ubica una parcela de 8.350 m² calificada de zona verde. El CRTM propone la promoción de 668 plazas en dos plantas subterráneas.

  Estudiada la propuesta, se estima la sugerencia al objeto de impulsar dicho aparcamiento, si bien con la limitación de estudiar y disponer de la totalidad del suelo objeto de estudio por cuanto, al día de la fecha, no consta que haya finalizado la expropiación de los terrenos que constituyen la zona verde.

- PUERTA DE ARGANDA
  Se propone por el CRTM la ampliación del espacio de aparcamiento de esta estación. No obstante, se debe desestimar, por no estar adyacente a ninguna gran vía de circulación y el espacio a obtener con suelo municipal disponible es de pequeña dimensión.
- PACO DE LUCÍA
  Se propone disponer de aparcamiento disuasorio en la nueva estación de Metro de Paco de Lucía, unida a la futura de Cercanías que se construye en este momento. Esta actuación dotará a este nodo de transporte de un potencial que junto a la estación de Pitis pueden resolver parte de las necesidades del corredor de la A1. Actualmente ya se está utilizando como aparcamiento de disuasión y sería bueno coordinar con ADIF la construcción de un aparcamiento en el entorno.

Por último, se incluye un apartado de CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES, que pasamos a recoger en su totalidad por ser coincidentes con los criterios del PAD:

1. *"Intermodalidad: el proyecto que se desarrolle deberá resolver y potenciar la intermodalidad con todos los modos de transporte asociados a cada nodo de transporte, así como facilitar para posibles espacios de Kiss&ride".* Efectivamente la totalidad de aparcamientos disuasorio están asociados a modos de transporte colectivo de alta capacidad. Intentarán recogerse, en la medida de lo posible, zonas de Kiss&Ride (zona reservada para la bajada de viajeros de vehículos particulares sin estacionamiento).
2. *"Movilidad sostenible: se potenciará la utilización de los mismos por usos alternativos al transporte motorizado".* Las zonas de aparcamientos disuasorio son una extraordinaria posibilidad de establecer la infraestructura de otros medios de transporte más blandos. En concreto, se desarrollarán:
   a. Zonas de aparcamiento libre de motocicletas.
   b. Zona de aparcamiento libre de bicicleta privada.

c. Reserva de espacio para posible implantación de Bicimad, u otros sistema de bicicleta compartida.

3. *Asociar las tarifas al uso del transporte público: se estudiarán las mejores soluciones para condicionar su uso bonificado con el uso del transporte público y condicionar su uso para que no pueda ser utilizado como aparcamiento de larga duración o estancia de los residentes de la zona circundante".* Como se ha planteado en el PAD, se pretende la utilización gratuita o semi gratuita del aparcamiento disuasorio, a salvo del coste de los billetes del transporte con el que se conectan, o como excepción, un mínimo coste (0,50 – 1,50 euros/día o abono) en función de la demanda de cada aparcamiento disuasorio y de las medidas de políticas de movilidad. Además será un aparcamiento de uso exclusivamente disuasorio. Es obligatorio para obtener la tarifa gratuita validar la estancia con el título de transporte con el que estuviera conectado. La validación sólo se produce si efectivamente se utiliza el transporte colectivo al que sirve el aparcamiento, prohibiéndose en cualquier otro caso. Esta limitación conlleva evitar el estacionamiento para otros fines.

4. *"Seguridad: se pondrán todos los medios posibles para garantizar una seguridad óptima tanto de las personas como de los vehículos y las instalaciones".* Los aparcamientos disuasorio dispondrán de los elementos de seguridad suficientes que permitan un coste de gestión asumible.

5. *"Otros usos asociados: Es conveniente pensar en la localización en las parcelas de otros usos alternativos al transporte público que permitan mejorar las condiciones de seguridad de los mismos, ofrezcan otra alternativa al usuario y permitan generar ingresos para atender los costes de explotación".* Igualmente, las zonas de aparcamientos disuasorio son un extraordinaria posibilidad para establecer usos complementarios o asociados a las necesidades de los usuarios. Entre ello cabe destacar:

   a. Servicios auxiliares del automóvil, motocicletas y bicicletas: limpieza, revisión y reparación.
   b. Aparcamiento de autocaravanas.
   c. Servicios varios a través de sistemas de vending o similar.
   d. Servicios comerciales.

   Cada una de estas posibles implantaciones deberá recogerse en el planeamiento a desarrollar en cada ubicación, de acuerdo a la demanda objetiva y que sirva para compensar los costes de gestión del aparcamiento.

6. *"Información: Es importante facilitar información sobre estas instalaciones a los ciudadanos, de forma sencilla y eficiente. Para ello, además de la definición de una imagen propia, es aconsejable su integración en las Apps, Webs, etc. actualmente disponibles para el conjunto del*

sistema de transporte público." Ya se ha recogido en el PAD que es imprescindible proporcionar al ciudadano y a los conductores que circulan por las vías de acceso información en tiempo real sobre la disponibilidad de plazas, tiempo estimado de llegada al aparcamiento y trayecto más rápido, tiempo de espera estimado al próximo servicio de transporte público, etc. Esta información deberá proporcionarse tanto mediante paneles informativos en las propias vías como mediante otros canales de información municipal. También será necesario el desarrollo de aplicaciones telemáticas (incluyendo en particular específicas para dispositivos móviles) que informen de todos estos datos e incluso permitan reserva de plaza previa a la llegada al aparcamiento. Adicionalmente, toda la información de interés público asociada a los aparcamientos disuasorios, incluyendo en particular los datos relativos al grado de ocupación instantánea de los mismos y a la situación general del tráfico de acceso a Madrid y restricciones (por ejemplo, medioambientales) aplicables en cada momento, deberá publicarse también en tiempo real en el portal de datos abiertos del Ayuntamiento de Madrid (http://datos.madrid.es) para facilitar que empresas infomediarias o cualquier tercero pueda utilizarla para la incorporación a sus propias soluciones o productos.

Por las razones expuestas, **SE PROPONE RESPECTO DE ESTA ALEGACIÓN:**

- La estimación de las sugerencias del apartado aspectos relevantes.
- La estimación de las alegaciones, en los términos expuestos, de los aparcamientos disuasorios de PITIS, FUENTE DE LA MORA, VALDEBEBAS, CANILLEJAS, ESTADIO OLÍMPICO, SANTA EUGENIA, VILLAVERDE BAJO CRUCE, VILLAVERDE ALTO, AVIACIÓN ESPAÑOLA, COLONIA JARDIN y PACO DE LUCÍA.
- La desestimación de las alegaciones sobre los aparcamientos disuasorios de CUATRO VIENTOS y PUERTA DE ARGANDA.

De lo que se informa a 21 de junio de 2016

EL JEFE DEL DEPARTAMENTO TECNICO
DE PLANIFICACIÓN, EXPLOTACION E INSPECCION DE APARCAMIENTOS

Fdo.: Jorge Girón Ortega

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE APARCAMIENTOS

Fdo.: Luis Armada Martínez de Campos

C/ Bustamante 16 – 4ª planta
28045 Madrid

Dirección General de Calidad, Control y Evaluación Ambiental

Declaración de Zona de Protección Acústica Especial y Plan Zonal Específico correspondiente a "AZCA - Avenida de Brasil, del Distrito de Tetuán"

IMFORME OBSERVACIONES RECIBIDAS EN CONSULTA PÚBLICA

Antecedentes de la consulta pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, en sesión celebrada el día 10 de julio de 2014, ha aprobado inicialmente el Proyecto de Declaración de Zona de Protección Acústica Especial correspondiente al "AZCA - Avenida de Brasil del Distrito de Tetuán", así como el Plan Zonal Específico de la misma, y ha acordado la apertura de un período de información pública durante el plazo de un mes.

Durante este periodo, y de conformidad con lo establecido en los artículos 5 de la *Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido*, y 86 de la *Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, y en la Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente*, se han recibido escritos de alegaciones por parte de las siguientes interesados:

- D. Juan José Blardony como Director General de la Asociación Empresarial de Hostelería de la Comunidad de Madrid "La Viña".
- Dª Almudena Gómez Pérez.
- D. Antonio Gil Pérez Carro, en representación de GMP, Sociedad de Inversiones Inmobiliarias, S.A.
- D. Javier Olmedo González, en representación de la Plataforma de Asociaciones por el Turismo, El Ocio, La Hostelería y La Cultura de la Comunidad de Madrid.
- D. Eduardo Moreno Menéndez, como presidente de la Asociación de Comerciantes de Triball
- D. Javier Olmedo González, en representación de la Asociación La Noche en Vivo.
- D. Hervé Martinez – Bernal, en representación de la Asociación de Empresarios de Ocio Nocturno de la Comunidad de Madrid (Noche Madrid).

Fuera de plazo se han recibido escritos de alegaciones por parte de las siguientes interesados:

- D. Antonio Gil Alonso, como presidente de la Unión Empresarial por la Promoción Turística de Madrid.
- D. Francisco Javier Moyano Zamora, como presidente de la Asociación Empresarial por el Ocio y la Hostelería de la Avenida de Brasil.
- Dª Sol Olabarri Cervantes, como Secretaria General de la CEIM.

A continuación se resumen las alegaciones formuladas en el periodo de consulta pública y las correspondientes observaciones:

ALEGACIONES	OBSERVACIONES
Asociación Empresarial de Hostelería de la Comunidad de Madrid "La Viña"	
Primera Las medidas se dirigen, exclusivamente, contra las actividades de hostelería, amparando la actividad de los demás emisores acústicos.	**Desestimada:** No es cierto que las medidas propuestas se ocupen exclusivamente de las actividades de hostelería. Para lograr un conocimiento más exhaustivo de la realidad acústica del municipio de Madrid, el Ayuntamiento ha tomado la iniciativa de considerar cualquier comportamiento que genere contaminación acústica o molestias, como susceptible de ser cartografiado. Uno de esos focos, necesario de ser tratado por el nivel de molestia que produce, son las actividades de ocio nocturno, grupo dentro del que se encuentran las actividades de hostelería. En el estudio acústico realizado por el Ayuntamiento no se parte, por tanto, de ninguna premisa para responsabilizar a las actividades de hostelería, sino que se analiza el ruido producido por las actividades de ocio nocturno como un foco más, junto al tráfico rodado, ferroviario o aeroportuario, de acuerdo con el tratamiento recogido en la Ley 37/2003 del Ruido. Por otro lado, si se analizan las acciones propuestas en el Plan Zonal Específico correspondiente a la ZPAE, se pueden encontrar medidas dirigidas a otros tipos de actividades, además del tráfico rodado para el que se plantean Medidas de Movilidad, e incluso campañas de formación, información y sensibilización dirigidas a las partes implicadas en el ocio nocturno. Por tanto no es cierto, como plantean los interesados, que se omita toda referencia al tráfico, puesto que entre las medidas del plan zonal específico están las ya mencionadas Medidas de Movilidad, además de la referencia al Mapa Estratégico del Ruido, en la metodología empleada para la realización del plan zonal.
Segunda Restricción de los horarios de funcionamiento de la hostelería, lo que es competencia de la Comunidad de Madrid y no del Ayuntamiento de Madrid.	**Desestimada:** En la redacción actual de la normativa aplicable a la ZPAE no se establece ninguna restricción a los horarios de los locales ubicados en la zona. Por otro lado, la competencia del Ayuntamiento de Madrid para reducir los horarios es clara, puesto que: 1.- El artículo 4.4 de la Ley 37/2003, del Ruido, establece que, a excepción de las infraestructuras y las obras de interés público de competencia estatal, en el resto de los casos , la competencia para: *a) La elaboración, aprobación y revisión de los mapas de ruido y la correspondiente información al público.* *b) La delimitación del área o áreas acústicas integradas dentro del ámbito territorial de un mapa de ruido.* *c) La elaboración, aprobación y revisión del plan de acción en materia de contaminación acústica correspondiente a cada mapa de ruido y la correspondiente información al público.*

d) *La ejecución de las medidas previstas en el plan.*
e) *La declaración de un área acústica como zona de protección acústica especial, así como la elaboración, aprobación y ejecución del correspondiente plan zonal específico".*

corresponderá a la comunidad autónoma si el ámbito territorial del mapa de ruido de que se trate excede de un término municipal, y al ayuntamiento correspondiente en caso contrario.

2.- El artículo 18.3 de la misma Ley establece la *"intervención administrativa sobre los emisores acústicos", y señala que "el contenido de las autorizaciones, licencias u otras figuras de intervención aludidas en los apartados precedentes podrá revisarse por las Administraciones públicas competentes, sin que la revisión entrañe derecho indemnizatorio alguno …".*

3.- También el artículo 25.4, de nuevo de la Ley 37/2003 del Ruido, establece que "los planes zonales específicos", asociados a Zonas de Protección Acústica Especial, "… *podrán contener, entre otras, todas o algunas de las siguientes medidas:*

a) *Señalar zonas en las que se apliquen restricciones horarias o por razón del tipo de actividad a las obras a realizar en la vía pública o en edificaciones".*

4.- Finalmente, la competencia municipal para reducir el horario de los locales se establece en el artículo 6 de la Orden 1562/1998, de 23 de octubre, de la Consejería de Presidencia de la Comunidad de Madrid, por la que se establece el régimen relativo a los horarios de los locales de espectáculos públicos y actividades recreativas, así como de otros establecimientos abiertos al público, que en sus puntos 1 y 2 indica lo siguiente:

"Artículo 6. Reducciones de horario.

1. *Los Ayuntamientos podrán reducir el horario general de los locales, recintos, instalaciones y otros establecimientos abiertos al público, regulados por la presente Orden por las causas que a continuación se expresan, y de conformidad con el procedimiento que se determina.*
2. *Serán causas de reducción de horario la ubicación de locales recintos, instalaciones y establecimientos en áreas o zonas de alta concentración de los mismos y/o que se encuentren calificadas y delimitadas como residenciales, medioambientalmente protegidas o simplemente saturadas cuando la actividad que en ellos se desarrolla impida el derecho al descanso de los vecinos".*

En lo referente al horario de las terrazas, el artículo 17 "Horarios" de la Ordenanza de Terrazas y Quioscos de Hostelería y Restauración (OTQHR), en sus apartados 2 y 3 se establece que:

" *2. El Ayuntamiento de Madrid podrá reducir el horario atendiendo a razones de interés general.*

…….

3. El horario de las terrazas incluidas en el ámbito de una zona de protección acústica especial estarán sometidas a la normativa que la regula."

Por otro lado el Artículo *20 Condiciones medioambientales*, de esta norma, establece en su apartado 1 que *"El órgano ambiental intervendrá en la definición de su régimen de funcionamiento cuando se sitúen en un área declarada como*

	zona de protección acústica especial." Y todo ello teniendo en cuenta lo establecido en el Artículo 13.2 de esta misma norma, que indica que "*La mera concurrencia de los requisitos necesarios para que la ocupación pueda ser autorizada no otorga derecho alguno a su concesión*". Por tanto, la autorización de las terrazas es discrecional prevaleciendo, en los casos de conflicto, la utilización pública del espacio y el interés general ciudadano, como también establece la Ley 33/2003 en su artículo 6. Respecto al artículo 25.4 de la Ley 37/2003, que mencionan los interesados, las medidas que se relacionan no tienen un carácter ni exhaustivo ni exclusivo, como el propio artículo indica, puesto que se refiere a que el plan zonal "podrá contener, entre otras, todas o algunas de las siguientes medidas …".
Tercera La Documentación sometida a información pública no permite conocer la metodología que lleva al establecimiento de medidas exclusivas sobre la hostelería, desechando otros emisores acústicos constatados: infracción del derecho de información.	**Desestimada:** No existe ningún tipo de infracción del derecho de información. El procedimiento que está siguiendo el Ayuntamiento es totalmente transparente, se han tenido y se continúan manteniendo reuniones con todas las partes interesadas, se sigue lo establecido en el artículo 4 del Real Decreto 1513/2005, se ha abierto un periodo de información pública con posterioridad a la aprobación inicial, se ha producido su publicación en el Boletín de la Comunidad de Madrid, nº 169 de fecha 18 de julio de 2014, se debatirá en la Comisión de Control y Seguimiento del Ruido, se llevará al Pleno del Ayuntamiento con el consiguiente debate entre los grupos políticos y, en la actualidad, el plan se encuentra a disposición pública en la página web municipal, desde la que se puede acceder a: ▪ Mapa Estratégico de Ruido (MER). Se puede acceder a los datos correspondientes al MER en la zona en estudio, a través del siguiente enlace: http://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/Ayuntamiento/Publicaciones/Listado-de-Publicaciones/Mapa-del-Ruido-2011-Aprobacion-definitiva?vgnextfmt=default&vgnextoid=7cd5db86beb5f310VgnVCM2000000c205a0aRCRD&vgnextchannel=f1aebadb6b997010VgnVCM100000dc0ca8c0RCRD&pk=7007667 ▪ Documentación de la ZPAE de Azca – Avenida de Brasil. La metodología empleada en la elaboración del estudio acústico está disponible para cualquier persona que la desee consultar, ya que forma parte del documento de la memoria de la Zona de Protección Acústica Especial, al que se puede acceder en el siguiente enlace: http://www.madrid.es/UnidadWeb/Contenidos/Publicaciones/TemaMedioAmbiente/ZPAEAzca/Ficheros/MemoriaZPAE.pdf Como ya se ha comentado, el Plan no contiene medidas que afecten exclusivamente a las actividades de hostelería, sino que también las hay referidas al tráfico rodado, como es la comprendida en el Artículo 14, en donde se contemplan diversas medidas orientadas a mejorar la movilidad, además del Artículo 13 en que se incentiva el celo en el cumplimiento de la nueva Ordenanza de Protección contra la Contaminación Acústica y Térmica (OPCAT), con lo que se evitará el ruido producido por otro tipo de fuentes como las aglomeraciones o el "botellón".

Respecto al origen de los datos y la metodología empleada que justifiquen las medias previstas en la ZPAE para reducir los niveles de ruido, en los capítulos 4 “Metodología” y 5 “Desarrollo” del documento Memoria se cita exhaustivamente tanto la norma de aplicación para las mediciones y estudios acústicos, como fechas, ubicaciones de los lugares de medida y datos obtenidos.

De hecho, se incluyen gráficas que muestran la evolución temporal de los niveles de ruido registrados, como la de la siguiente imagen:

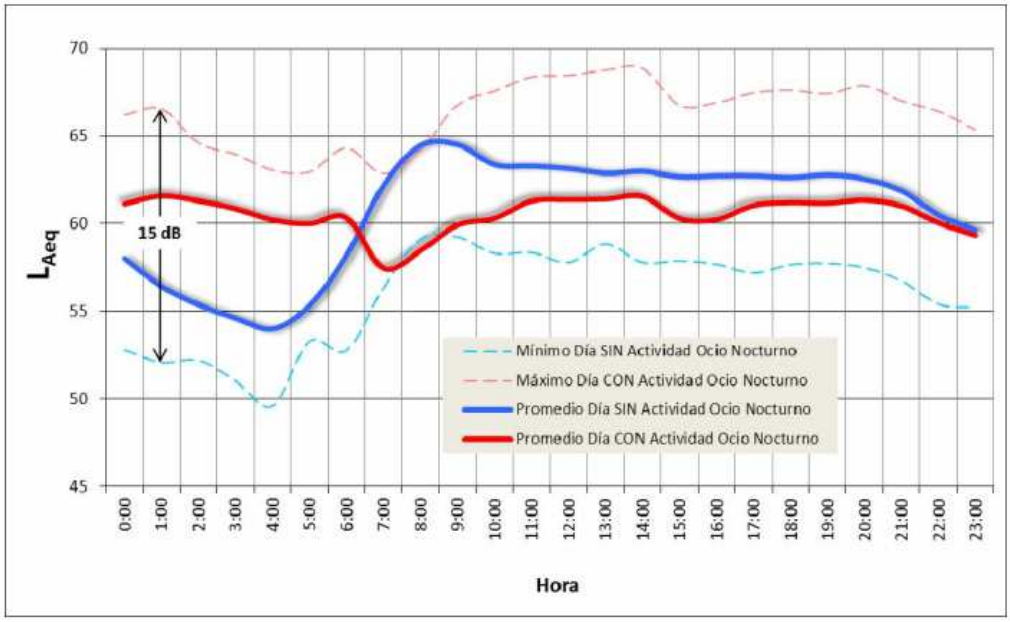


Gráfico 3. Comparativa días sin Actividad de Ocio Nocturno vs días con Actividad de Ocio Nocturno.

Gráfica en la que puede observarse la influencia del ocio en el comportamiento de los valores de los niveles de ruido durante el periodo nocturno, en el que existen horas en donde se llegan a registrar valores 15 dB más elevados que durante las mismas horas de un día no afectado por el ocio nocturno, dándose incluso el caso de que los valores sonoros nocturnos superen a los valores registrados durante el periodo diurno.

En lo relativo al fenómeno del “botellón”, de nuevo comentar que el Ayuntamiento ha tomado medidas claras contra el mismo, medidas que ha reforzado incluyendo en la OPCAT las consecuencias sancionadoras de las perturbaciones ocasionadas por permanecer en horario nocturno en concurrencia no autorizada con otras personas o grupos de personas, reunidas en la vía o espacios públicos, o en espacios exteriores de titularidad privada y uso público, produciendo, a consecuencia de la actuación colectiva, ruidos que ocasionen molestias y perturben el descanso y la tranquilidad de los vecinos.

Por otro lado, no es cierto que todas las medidas propuestas estén dirigidas a las actividades de hostelería tal y como se puede observar en el Capítulo IV, *Medidas de Carácter General*, del documento Normativa de la ZPAE. En cuanto a las medidas relacionadas con las plazas de aparcamiento, éstas van encaminadas a reducir el ruido debido al tráfico, por:

	▪ Reducción de la doble fila, con la consiguiente disminución del número de atascos y sus problemas asociados. ▪ Reducción de los trayectos en busca de aparcamiento, con la consiguiente disminución del ruido. Finalmente, hay que indicar que tampoco es cierto que la ZPAE no tenga "*remedio normativo una vez aprobada*", por su propia definición en la Ley del Ruido su periodo de vigencia no es indefinido, sino que tiene un carácter temporal. Independientemente de ello, es intención del Ayuntamiento revisar de forma periódica los niveles de ruido existentes en la zona para, entre otras razones, valorar la efectividad de las medidas puestas en marcha.
Cuarta No hay Mapa de Ruido, Estratégico o no Estratégico, que contemple la realidad de los diversos emisores acústicos del Distrito de Tetuán.	**Desestimada** El Ayuntamiento ha cartografiado los niveles de ruido producidos por el tráfico rodado y por el ocio nocturno. Ambas cartografías no tienen porqué representarse en un único mapa de ruido, circunstancia que, por otro lado, contravendría lo estipulado en el Anexo IV del RD 1513/2005 en cuanto a la no integración de los efectos de las distintas fuentes de ruido presentes en la zona en estudio en un único mapa, a fin de distinguir el efecto de cada una de las fuentes por separado. El ruido producido por el tráfico rodado fue objeto de estudio en la elaboración del MER vigente, se remite de nuevo a los interesados a la página web municipal donde puede ser consultado. Solamente recordar que este mapa se encuentra disponible, desde su aprobación definitiva el 31 de octubre de 2013, en la dirección: http://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/Ayuntamiento/Publicaciones/Listado-de-Publicaciones/Mapa-del-Ruido-2011-Aprobacion-definitiva?vgnextfmt=default&vgnextoid=7cd5db86beb5f310VgnVCM2000000c205a0aRCRD&vgnextchannel=f1aebadb6b997010VgnVCM100000dc0ca8c0RCRD&pk=7007667 Por otro lado, en la documentación presentada se incluye un mapa estratégico de ruido referente al ruido provocado por el ocio nocturno. A este respecto, recordar que la definición de mapa estratégico de ruido que se establece en el anexo IV del RD 1513/2005 señala que: "*Un mapa estratégico de ruido es la representación de los datos relativos a alguno de los aspectos siguientes:* *Situación acústica….* ***Superación de un valor límite*** *Número estimado de …"* Y esto es precisamente lo que se ha incluido en el Anexo del documento que contiene la normativa de la ZPAE. Finalmente, no vamos a debatir la afirmación de los interesados referente a que "no existe Mapa de Ruido, Estratégico o no Estratégico, que contemple la realidad de los diversos emisores acústicos del distrito centro". Como ya se ha comentado, el Ayuntamiento ha cumplido con los requerimientos recogidos en la legislación vigente en lo referente a Mapas Estratégicos de Ruido, tanto en la Sección 3ª del Capítulo II de la Ley 37/2003 como en el RD 1513/2005.

Quinta Ausencia de evaluación económica de las medidas adoptadas.	**Desestimada.** De forma genérica, dos son los tipos de medidas establecidos en la normativa de la ZPAE: ▪ Medidas a tomar por las actividades que puedan instalarse a futuro, o modificaciones que puedan pretender las actividades existentes. Dato que es imposible conocer puesto que el Ayuntamiento no puede prever lo que va a ocurrir en el futuro. ▪ Medidas a tomar por el propio Ayuntamiento que, en su mayoría, asumirá con los recursos actuales sin que suponga un incremento de coste para los madrileños. El resto de medidas a realizar por el Ayuntamiento se planifican año a año, por lo que se financiarán con cargo al presupuesto ordinario, tal como establece la Disposición Adicional Tercera, este es el caso, por ejemplo, de la instalación de pavimento fonoabsorbente.
Sexta La Metodología expresada para evaluar los niveles que establece es confusa, ficticia, por lo que el resultado no es fiable y no se ajusta a norma.	**Desestimada.** Ya contestada parcialmente en la alegación tercera. Se repite en esta alegación lo que se suele repetir en todas las que realizan los interesados. Como ya se ha dicho, las medidas que se pretende adoptar no están dirigidas a las actividades de hostelería, sino que tratan de solucionar un problema de ruido constatado, generado por las actividades de ocio nocturno. En cuanto a la metodología, y como también se ha comentado, el estudio acústico realizado en la zona de Azca – Avenida de Brasil, y cuyos resultados demuestran la contribución de las actividades de ocio nocturno en la superación de los objetivos de calidad acústica, se ha elaborado cumpliendo con los requerimientos técnicos recogidos en las distintas normativas de aplicación a las que hacen referencia tanto los Reales Decretos 1513/2005 y 1367/2007, que desarrollan la Ley de Ruido 37/2003, como la OPCAT. Ni la ZPAE, ni su Plan Zonal Específico son medidas definitivas. La ZPAE es una medida temporal que tiene como objetivo mejorar la situación de deterioro acústico existente en una zona de la ciudad. Por tanto, la ZPAE será revisada, una vez haya transcurrido el tiempo necesario para que las medidas adoptadas hayan surtido efecto, y si se constata que han desaparecido las causas que provocaron su declaración, el Ayuntamiento declarará el cese del régimen aplicable a la ZPAE. De cualquier forma, sólo recordar que los bares y restaurantes no son "*actividades de día*", como pretenden los interesados, sino que el funcionamiento nocturno comienza a partir de las 23:00h, como establece la normativa sectorial, y estas actividades funcionan durante la mitad del periodo nocturno. Las mediciones realizadas son **claramente suficientes**, se llevaron a cabo siguiendo el protocolo recogido en el anexo IV del RD 1367/2007, así como con lo establecido en el anexo III de la OPCAT. De hecho, el Ayuntamiento no se ha conformado con los periodos mínimos establecidos en la normativa, sino que para incrementar la exactitud de las mediciones, mejorando de esta forma el conocimiento del problema, multiplicó el tiempo medido entre tres y cuatro veces. De cualquier forma se recuerda a los interesados que, tal como establece el

	Anexo IV del RD 1367/2007, "*los valores de los índices acústicos establecidos por este real decreto pueden determinarse bien mediante cálculos o mediante mediciones*", por lo que el Ayuntamiento podría muy bien no realizar medición alguna sino determinar los índices acústicos exclusivamente mediante cálculos. En cuanto a la metodología utilizada se recuerda que, tal como se citaba en la alegación tercera, está disponible en el siguiente enlace: http://www.madrid.es/UnidadWeb/Contenidos/Publicaciones/TemaMedioAmbiente/ZPAEAzca/Ficheros/MemoriaZPAE.pdf Como ya se ha comentado, para la elaboración de la ZPAE de Azca – Avenida de Brasil se han tenido en cuenta las dos fuentes de ruido más importantes presentes en la zona, el tráfico rodado y el ocio. Ambas cartografías están disponibles para su consulta pública en la web municipal. La elaboración del modelo de cálculo se ha llevado a cabo siguiendo el procedimiento fijado tanto en la normativa nacional como europea en temas de cartografiado acústico. En el apartado de hipótesis de cálculo se encuentran las condiciones planteadas para la realización del mismo. En cuanto a los "modelos digitales", no es cierto que la normativa sectorial no los contemple, como pretenden los interesados, de hecho el RD 1367/2007 contempla esta posibilidad en su Anexo IV, tal como se ha mencionado, y fija además la forma de determinar los indicadores mediante cálculos en el punto 2 del mencionado Anexo donde señala: "*2 . Métodos de cálculo de los índices L_d, L_e y L_n* *Los métodos de cálculo recomendado para la evaluación de los índices de ruido L_d, L_e y L_n, son los establecidos en el apartado 2, del anexo II del Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre*. " Anexo y apartado que establecen los métodos de cálculo recomendados para la evaluación de los índices de ruido, dentro del que se encuentra el método (ISO 9613) empleado por los servicios técnicos del Ayuntamiento para la elaboración del estudio de la ZPAE de Azca – Avenida de Brasil. Dicho lo cual, hay que recordar que el Ayuntamiento no se queda exclusivamente en la aplicación de un modelo de cálculo, sino que lo refuerza con los valores reales de los niveles de ruido obtenidos en las mediciones llevadas a cabo en la zona en estudio. Los detalles de las mediciones, como los lugares de medición y los intervalos de medida, están recogidos en el apartado 5.3.1 *Campañas de mediciones de ruido* del documento de la Memoria de la ZPAE de Azca- Avenida de Brasil. Todas las mediciones se han realizado acorde a la normativa referida en la Legislación vigente, tanto en cuanto a los detalles y protocolo de medición como en lo que a instrumentación se refiere. En cuanto a que los resultados obtenidos de las mediciones no indican que hay un incumplimiento de los Objetivos de Calidad Acústica en la zona en estudio, puesto que ésta debe considerarse como una zona con predominio de uso terciario, hay que indicar a los interesados que los Objetivos de Calidad Acústica aplicables en cada punto del municipio son los que se establecen en la

delimitación de las áreas acústicas, aprobada el 23 de diciembre de 2009 por la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid.

En el *Anexo I. Delimitación de Áreas Acústicas en la zona de AZCA – Avenida de Brasil* del documento Memoria, se ha incluido el mapa correspondiente a las áreas acústicas de la zona en estudio. En este mapa se aprecia que el área acústica residencial tipo a) es predominante en la zona de estudio. Para este tipo de área acústica, el RD 1367/2007 establece los siguientes objetivos de calidad acústica.

Tipo de área acústica		Índices de ruido		
		L_d	L_e	L_n
a	Sectores del territorio con predominio del suelo de uso residencial.	65	65	55

Extracto del Anexo II. Objetivos de Calidad Acústica. Tabla A. Objetivos de Calidad Acústica para ruido aplicables a áreas urbanizadas existentes.

Por tanto, y a la vista de los objetivos de calidad acústica establecidos en la legislación de aplicación para un área acústica residencial, se puede afirmar:

- Respecto de los resultados obtenidos en la campaña de medición del año 2009 (página 24 del documento memoria):

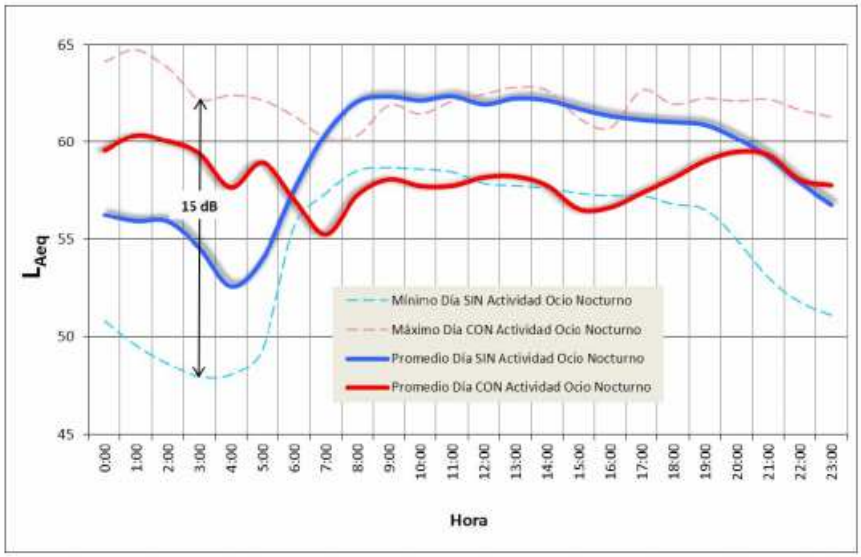


Gráfico 1. Comparativa días sin Actividad de Ocio Nocturno vs días con Actividad de Ocio Nocturno.

Durante un día con ocio se superan los objetivos de calidad acústica durante cada una de las horas del periodo nocturno (55 dBA), dándose el caso incluso de que los niveles de ruido registrados durante alguna de las horas del periodo nocturno son los más altos de todo el día, es decir, de las 24 horas.

Además también se evidencia la diferencia en el comportamiento que sigue la evolución de los niveles de ruido durante un día en el que no registra actividad de ocio respecto otro en el que sí, llegándose a alcanzar en el peor de los casos hasta 15 dB de diferencia.

- Respecto de los resultados obtenidos en la campaña de medición del año 2012 (página 26 del documento memoria).

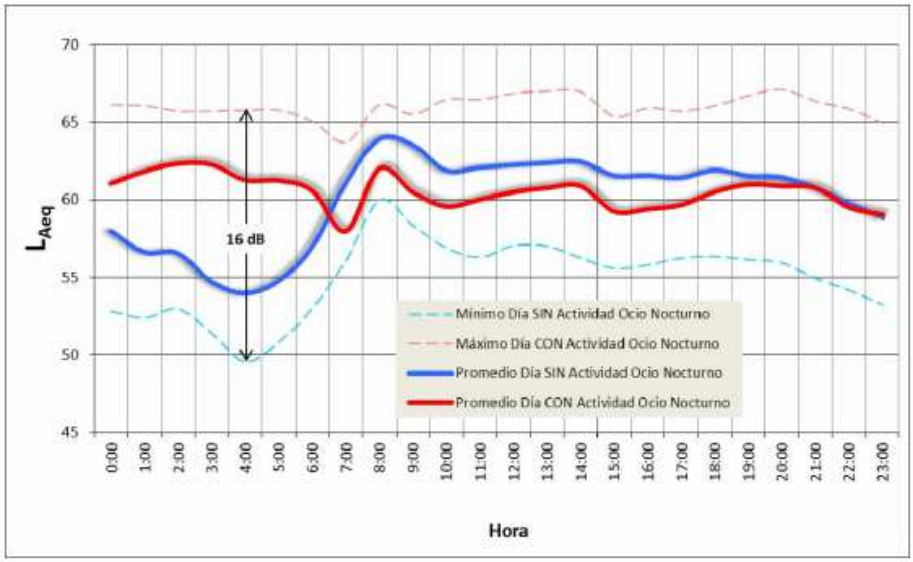


Gráfico 2. Comparativa días sin Actividad de Ocio Nocturno vs días con Actividad de Ocio Nocturno.

Al igual que en el caso anterior, se observa como durante un día en el que se registra actividad de ocio, se superan los objetivos de calidad acústica durante cada una de las horas del periodo nocturno, llegándose a dar en el peor de los casos hasta 16 dB de diferencia entre los niveles de ruido registrados durante un día con ocio y otro sin él.

- Por último, respecto de los resultados obtenidos en la campaña de medición del año 2013 (página 28 del documento memoria).

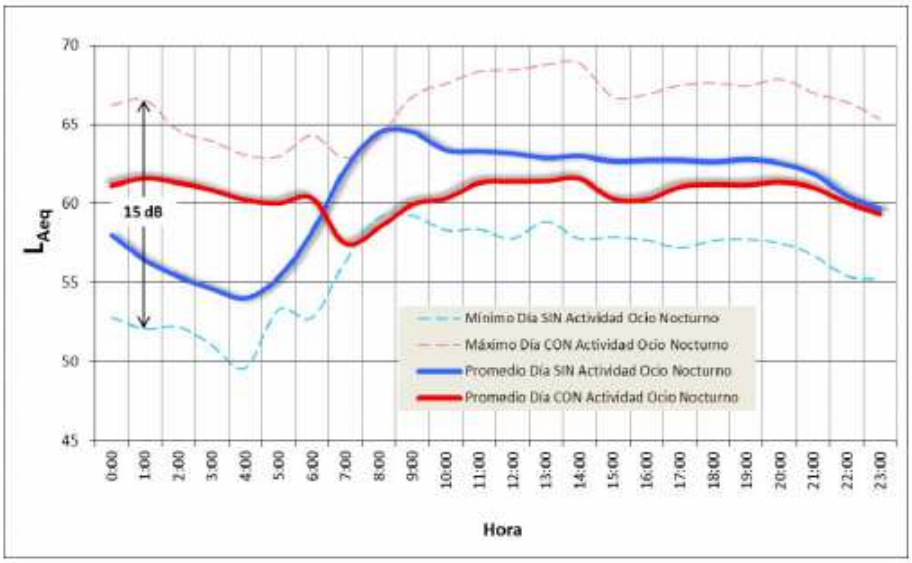


Gráfico 3. Comparativa días sin Actividad de Ocio Nocturno vs días con Actividad de Ocio Nocturno.

	La gráfica muestra la misma casuística que en los casos anteriores. Los niveles de ruido durante un día con ocio superan los objetivos de calidad acústica en cada una de las horas del periodo nocturno. Por tanto la conclusión a la que llegan los interesados es completamente errónea, puesto que consideran un tipo de área acústica que no se corresponde con la vigente. En la zona delimitada como ZPAE el área acústica predominante es la residencial, por lo que durante el periodo nocturno no deben superarse los 55 dBA, y no los 65 dBA como pretenden los interesados. A este respecto resulta cuando menos sorprendente que, a la hora de comprobar el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica durante el periodo diurno, los interesados sí consideren los objetivos de un área acústica residencial, a diferencia de lo que pretenden durante el periodo nocturno. Una vez más reiterar que el Plan Zonal Específico contiene medidas para reducir los niveles de ruido producidos por el tráfico rodado, en concreto el *artículo 14. Medidas de Movilidad*, por lo que no es cierta la afirmación que realizan los interesados de que las medidas adoptadas se centran en el ocio nocturno y la hostelería.
Séptima <u>Sobre el documento Normativa del Plan Zonal Específico de la Zona de Protección Acústica Especial Del Distrito Centro.</u> 7.1. y 7.2. - Atribución a las actividades de hostelería como emisores acústicos. 7.3.- Mediciones previas deficientes anularían la zonificación acústica establecida Art. 4.3. 7.4.- Prohibición de implantación de nuevas actividades de hostelería.	**Desestimada** 7.1 y 7.2.- No es cierto que las medidas propuestas se ocupen exclusivamente de las actividades de hostelería (véase respuesta alegación primera). 7.3.- Ya contestado en alegaciones anteriores 7.4.- Los interesados continúan con un enfoque erróneo sobre lo que pretende la declaración de una Zona de Protección Acústica Especial. Este hecho no responde a una actitud caprichosa del Ayuntamiento, sino que responde a una obligación establecida en la Ley del Ruido ante un hecho comprobado, la superación de los objetivos de calidad acústica en el periodo nocturno. Por tanto el Ayuntamiento, además de combatir el ruido provocado por el tráfico, ha prestado especial atención al ruido que tiene su origen en ciertas actividades de ocio nocturno, puesto que este tipo de ruido resulta especialmente molesto al

	producirse en los días de la semana y en las horas que la inmensa mayoría de las personas disponen para su descanso. En realidad es algo más que una molestia subjetiva o pasajera. El ruido del ocio nocturno afecta a la calidad de vida de las personas que lo sufren. Se trata, pues, de un problema serio de convivencia en el que hay que conjugar los derechos de quienes desean disfrutar de su tiempo de ocio y el derecho de otras muchas personas a la intimidad, al descanso y a la tranquilidad en su propio domicilio. Por tanto, el Ayuntamiento no está en contra de la actividad empresarial, sino que trata de tomar una serie de medidas que permitan disminuir la afección acústica constatada de muchos vecinos, con la firme creencia de que es posible conciliar el descanso de los vecinos con el desarrollo de las actividades susceptibles de ser productoras de ruido en la ciudad.
7.5.- Restricciones al horario	7.5.- Esta cuestión se ha respondido en la alegación segunda. Pero en cualquier caso y aunque también se ha tratado con anterioridad, en la alegación sexta, hay que reiterar que la zona de Azca – Avenida de Brasil, no afecta a un área acústica terciaria, sino que afecta a un área acústica mayoritariamente residencial.
7.6.- Tendencias de la Administración encaminadas a facilitar la actividad empresarial	7.4.- Esta cuestión se ha respondido en el apartado 7.4.
7.7.- Obligación de disposición de plazas de aparcamiento equivalente al 10% del aforo del local	7.7.- La obligación de disponer de plazas de aparcamiento solicitada a las actividades de ocio nocturno, de nueva implantación, es una medida encaminada a reducir el ruido debido al tráfico, por: ▪ Reducción de la doble fila, con la consiguiente disminución del número de atascos y sus problemas asociados. ▪ Reducción de los trayectos en busca de aparcamiento, con la consiguiente disminución del ruido. Esta medida no es de imposible cumplimiento, puesto que sólo se aplica a las actividades nuevas, nunca a las existentes, por tanto, no se puede afirmar que se carece de disponibilidad de plazas de aparcamiento en el distrito desde el momento que se desconoce cuál va a ser la demanda. Además están exentas de esta solicitud las actividades que se transformen a la clase V, categoría 10, sin música, con una clara intención de fomentar la transformación de las actividades más molestas desde el punto de vista acústico, a las potencialmente menos ruidosas.
7.8. Reducción de tasas para terrazas con horario reducido	7.8.- No es ámbito de esta normativa las disposiciones económicas ligadas a las tasas y precios públicos. De cualquier forma, el horario de las terrazas viene fijado por el Ayuntamiento y no está relacionado con la tasa de terrazas.
7.9.- Control del “botellón”	7.9.- Ya contestada, aunque hay que mencionar la torpeza de los interesados al afirmar que “*la OPCAT ignora el fenómeno*”, seguramente por no haberse leído la Sección segunda de la misma y, en particular, el artículo 45 o el 61

ALEGACIONES	OBSERVACIONES
Dª Almudena Gómez Pérez.	
Primera <u>Solicita que se elimine la restricción inmotivada y arbitraria en el horario de apertura de las terrazas</u>	**Desestimada:** La Orden 1562/1998 en su Artículo 2.c.3), establece que el horario de apertura de las terrazas serán "*las diez horas*". Por otro lado, según lo dispuesto en el Artículo 4 *Normativa aplicable* de la Ordenanza de Terrazas y Quioscos de Hostelería y Restauración (OTQHR), *"Las instalaciones reguladas en esta ordenanza quedan sujetas a la normativa sectorial que les sea de aplicación, por lo que sus determinaciones son plenamente exigibles, aun cuando no se haga expresa referencia a las mismas*". Asimismo el Artículo 17 *Horarios* de la mencionada ordenanza establece, en sus apartados 2 y 3, que: *" 2. El Ayuntamiento de Madrid podrá reducir el horario atendiendo a razones de interés general.* *……..* *3. El horario de las terrazas incluidas en el ámbito de una zona de protección acústica especial estarán sometidas a la normativa que la regula."* Además, el *Artículo 20 Condiciones medioambientales*, de esta norma, establece en su apartado 1 que *" El órgano ambiental intervendrá en la definición de su régimen de funcionamiento cuando se sitúen en un área declarada como zona de protección acústica especial."* Y todo ello teniendo en cuenta lo establecido en el Artículo 13.2 de esta misma norma, que indica que *"La mera concurrencia de los requisitos necesarios para que la ocupación pueda ser autorizada no otorga derecho alguno a su concesión"*. Por tanto, la autorización de las terrazas es discrecional prevaleciendo, en los casos de conflicto, la utilización pública del espacio y el interés general ciudadano, como también establece la Ley 33/2003 en su artículo 6. Por todo lo cual no es cierto que se carezca de base legal alguna como alegan los interesados. En cuanto a las referencias de la interesada a los artículos 42.1 y 47.2 de la Ordenanza de Protección contra la Contaminación Acústica y Térmica (OPCAT), es evidente que no son de aplicación al caso de las terrazas, por hacer referencia a obras y trabajos en un caso y a comportamientos en el interior de las viviendas. Finalmente, sobre las afirmaciones de la interesada de que "*no parecen haberse hecho mediciones de ruido entre las 8 y las 10 de la mañana*" hay que indicar que una lectura del apartado 5.3.1 del documento Memoria pone de manifiesto que para la delimitación de la ZPAE de Azca – Avenida de Brasil se ha realizado un estudio que incluye tres campañas de mediciones, durante las que se han registrado en continuo (cada segundo) los niveles de ruido existentes en la zona durante más de tres semanas. Por tanto, no es que no se hayan realizado mediciones entre las 8 y las 10 de la mañana, es que se han realizado esas mediciones durante 21 días consecutivos en tres periodos de tiempo distintos. En cualquier caso, el Plan Zonal Especifico no se plantea con el fin de amparar o

	"legalizar" aquellas situaciones irregulares, sino con el objetivo de reducir de forma progresiva los elevados niveles de ruido ambiental hasta lograr el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica establecidos.

ALEGACIONES	OBSERVACIONES
GMP, Sociedad de Inversiones Inmobiliarias, S.A.	
Primera Sobre la legitimación de GMP **Segunda** Sobre los documentos aprobados inicialmente **Tercera A** Sobre el ruido, normativa de aplicación y las causas que lo originan	No se trata de alegaciones a la Declaración de la Zona de Protección Acústica Especial de Azca – Avenida de Brasil, sino de exposición de motivos y normativa de aplicación, ante las que no procede emitir informe.
Tercera B Los documentos aprobados, la causa del ruido y la Zona de Azca – Avenida de Brasil	**Desestimada:** No es cierto que todo el análisis que se ha realizado de las causas del ruido en la ZPAE de Azca - Avenida de Brasil se limite a las mencionadas en los apartados 1 y 2 del documento Memoria, como pretenden los interesados, puesto que omiten referirse al apartado 5. *Desarrollo* del citado documento Memoria, en el que se detalla el procedimiento seguido para la delimitación de la ZPAE. Por otro lado, y tal como establece la normativa de aplicación, el Ayuntamiento sólo declara una ZPAE tras constatar mediante mediciones que en la zona se incumplen los Objetivos de Calidad Acústica, como ocurre en la zona de Azca – Avda. de Brasil, utilizando los datos sobre la concentración de locales o el número de quejas vecinales existentes en el estudio preliminar que se realiza de la zona a evaluar. Por tanto, no son estos datos, como pretenden los interesados, los que permiten establecer la superación de los objetivos de calidad acústica, sino las posteriores mediciones que se realizan siguiendo la metodología establecida en el Anexo IV del RD 1367/2007. Por todo ello las causas del ruido no pueden estar "*preestablecidas de antemano*", sino que se basan en datos y análisis exhaustivos de los niveles de ruido reales registrados durante periodos de tiempo muy superiores a los legalmente establecidos en la normativa sectorial, por lo que en el estudio acústico realizado por el Ayuntamiento no se parte de ninguna premisa para responsabilizar a las actividades de ocio, sino que se analiza el ruido producido por todos los focos presentes en la zona.

Tercera C Necesidad de discriminar las causas del ruido	**Desestimada:** La declaración de una ZPAE es una medida que se adopta para resolver un problema relacionado con la contaminación acústica del medio ambiente. La ZPAE de Azca – Avenida de Brasil se declara porque se ha constatado la superación de los objetivos de calidad acústica en la zona, independientemente de que los emisores acústicos presentes en la misma observen los valores límite aplicables, tal y como se indica en el punto primero del artículo 25 de la Ley del Ruido. Las mediciones realizadas muestran niveles de ruido elevados, sobre todo durante el periodo nocturno de las vísperas y días festivos, en contraposición con lo que ocurre los días de diario en los que no se superan los objetivos de calidad acústica. Por tanto, el Plan Zonal Específico asociado a la ZPAE incluye una serie de medidas destinadas a reducir los niveles de ruido en la misma producidos tanto por la actividad de ocio nocturno, que incluye el fenómeno denominado "botellón" (Artículo 17 de la Normativa), como por el ruido producido por el tráfico rodado que circula por la zona (Artículo 14 de la Normativa). Finalmente, no tiene sentido plantear las quejas por ruido que pueda recibir GMP como referencia absoluta sobre la problemática de ruido en la zona, entre otros motivos porque las quejas por ruido de los vecinos se comunican al Ayuntamiento de Madrid, como administración competente en la materia y no a los interesados.
Cuarta Sobre las mediciones	**Desestimada:** En primer lugar hay que indicar que los objetivos de calidad acústica están establecidos para cada punto del municipio en la delimitación de las áreas acústicas, que fue aprobada por la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid el 23 de diciembre de 2009. La Calle Orense, así como la Avenida de Brasil, están delimitadas como áreas acústicas tipo a), con predominio de uso residencial, para las que el RD 1367/2007 establece los siguientes valores:

Tipo de área acústica		Índices de ruido		
		L_d	L_e	L_n
a	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.	65	65	55

Extracto del Anexo II. Objetivos de Calidad Acústica. Tabla A. Objetivos de Calidad Acústica para ruido aplicables a áreas urbanizadas existentes.

En el Anexo I del documento de la Memoria se incluye un mapa con la delimitación de las áreas acústicas de la zona.

a) Respecto a las campañas de medición realizadas hay que indicar:

1º Los valores de ruido obtenidos en una zona concreta muestran la realidad acústica de esa zona y sirven para tener un conocimiento exhaustivo de la misma así como para realizar su seguimiento. En el caso particular que nos ocupa las mediciones se han realizado en tres años distintos, y en todos ellos se constata la superación de los objetivos de calidad acústica en la zona de Azca – Avda. de Brasil.

	2º El número de puntos de medición se seleccionó asegurando un muestreo espacial representativo que permitiese caracterizar acústicamente la zona. Por esta razón y dado que la zona es, desde un punto de vista acústico, mucho más sencilla que Aurrerá, la variación espacial de los niveles sonoros es inferior, por lo que son necesarios menos puntos de medición para caracterizarla. De cualquier forma se recuerda a los interesados que, tal como establece el Anexo IV del RD 1367/2007, "*los valores de los índices acústicos establecidos por este real decreto pueden determinarse bien mediante cálculos o mediante mediciones*", por lo que el Ayuntamiento podría muy bien no realizar medición alguna sino determinar los índices acústicos exclusivamente mediante cálculos. 3º Una vez conocidos los niveles de ruido existentes en determinados puntos, se pueden extrapolar los valores de los índices acústicos en el resto de la zona en estudio mediante métodos de cálculo, que tienen en cuenta las condiciones físicas que ocurren durante la propagación del ruido en exteriores, tal y como se establece en el Anexo IV del RD 1367/2007. Por tanto en este caso, es indiferente la distancia a la que se realizaron las mediciones. 4º Las mediciones realizadas se llevaron a cabo siguiendo el protocolo recogido en el anexo IV del RD 1367/2007, así como con lo establecido en el anexo III de la Ordenanza de Protección contra la Contaminación Acústica y Térmica (OPCAT). El Ayuntamiento no se ha conformado con los periodos mínimos establecidos en la normativa, sino que para incrementar la exactitud de las mediciones, mejorando de esta forma el conocimiento del problema, multiplicó el tiempo medido entre tres y cuatro veces. b) Respecto a las <u>tablas de datos y mapas de ruido:</u> En relación con la distancia a la que se realizó la medición más próxima a los edificios administrados por los interesados ya se ha contestado en el apartado anterior. Se reitera que una ZPAE es una figura que se utiliza para resolver un problema de ruido ambiental, en el que independientemente de la contribución particular de cada uno de los focos presentes en la zona, se incumplen los objetivos de calidad acústica establecidos para la misma. El ruido ambiental existente en la zona está producido por el tráfico rodado que circula por la zona y también por la actividad derivada del ocio nocturno, como ponen de manifiesto los resultados obtenidos en las mediciones realizadas, conteniendo por ello el Plan Zonal Específico medidas dirigidas a ambos focos de ruido. c) Respecto a la c<u>omparativa de las tablas de datos de las campañas.</u> Respecto a los datos horarios, se recuerda a los interesados que el indicador de ruido representado en la cartografía anexa en la Memoria es el $L_{n,}$, que se corresponde con el nivel de ruido, en dBA, del periodo noche, comprendido entre las 23:00 h y las 07:00 h, tal y como se establece en la legislación de aplicación y se define en el apartado 3.2 del documento Memoria, y por tanto carecen de

<table>
<tr><td></td><td>sentido los datos horarios particulares a la hora de valorar la superación de los objetivos de calidad acústica, puesto que los mismos deben compararse con el indicador L_n .

En cuanto a la contaminación acústica de la calle Orense, tanto el Mapa Estratégico de Ruido como la cartografía de ocio nocturno muestran superaciones de los niveles continuos en más de 5 dB. Por esta razón se ha delimitado esta calle dentro de las zonas de contaminación acústica moderada.

En lo referente a los registros horarios de los niveles de ruido promedio, se debe comentar que lo realmente importante no es cuando se produce la máxima diferencia entre un día afectado por ocio y uno que no, sino el hecho de que los niveles de ruido registrados durante el periodo nocturno de las vísperas y festivos, superan ampliamente los objetivos de calidad acústica establecidos para la zona.

Finalmente, no es cierto que los resultados de las campañas de medición sean contradictorias, puesto que en todas se ha constatado la superación de los objetivos de calidad acústica.</td></tr>
<tr><td>Quinta

Sobre la delimitación de las zonas.</td><td>Desestimada:

En lo referente a la comparación que establecen los interesados entre la Calle Capitán Haya y Orense, y el distinto tratamiento que han tenido en la delimitación de las zonas de contaminación de la ZPAE, hay que comentar que tal y como se puede apreciar en el mapa de las áreas acústicas de la zona, incluido en el Anexo I del Documento Memoria, el tramo de la Calle Capitán Haya comprendido entre las calles General Perón y General Yagüe está delimitado acústicamente como un área acústica tipo d), por lo que los objetivos de calidad acústica que establece el RD 1367/2007 son:

<table>
<tr><td colspan="2" rowspan="2">Tipo de área acústica</td><td colspan="3">Índices de ruido</td></tr>
<tr><td>L_d</td><td>L_e</td><td>L_n</td></tr>
<tr><td>d</td><td>Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del uso recreativo y de espectáculos</td><td>70</td><td>70</td><td>65</td></tr>
</table>

Al ser los objetivos de calidad acústica, durante el periodo nocturno, 10 dBA más altos que los establecidos en un área residencial, la delimitación resultante es como zona de contaminación acústica baja. Por esta razón se produce un tratamiento distinto a la calle Orense respecto a la calle Capitán Haya.</td></tr>
<tr><td>Sexta

Sobre la limitación de actividades y sus excepciones

a) La limitación de actividades.</td><td>Desestimada:

En relación con la restricción de derechos, y aunque la Constitución consagra, en sus artículos 35 y 38, el derecho al trabajo y a la libertad de empresa, la Normativa de la ZPAE se encuentra amparada por la Ley 37/2003, del Ruido, que a su vez encuentra su fundamento constitucional en los artículos 43 y 45 de la Constitución, donde se establecen el derecho a la salud y a un medio ambiente adecuado.

Además, de acuerdo con la jurisprudencia del Tribunal Constitucional y del</td></tr>
</table>

	Tribunal Europeo de Derechos humanos, el ruido puede llegar a afectar al derecho a la integridad física y moral; por ello, la Normativa de la ZPAE procura la protección de derechos fundamentales, como es el derecho a la intimidad personal y familiar y a la integridad física y moral (artículos 43, 45, 15 y 18.1 de la Constitución Española), derechos todos ellos que prevalecen frente al derecho al trabajo y a la libertad de empresa y, en concreto, los artículos 15 y 18 que establecen derechos fundamentales dignos de una protección superior a simples derechos programáticos. Los interesados continúan con un enfoque erróneo sobre lo que pretende la declaración de una ZPAE. La misma no responde a una actitud caprichosa del Ayuntamiento, sino a una obligación establecida en la Ley del Ruido ante un hecho comprobado, la superación de los objetivos de calidad acústica. Por tanto el Ayuntamiento, además de combatir el ruido provocado por el tráfico, ha prestado especial atención al ruido que tiene su origen en ciertas actividades de ocio nocturno, puesto que este tipo de ruido resulta especialmente molesto al producirse en los días de la semana y en las horas que la inmensa mayoría de las personas disponen para su descanso. El ruido del ocio nocturno afecta a la calidad de vida de las personas que lo sufren, e incluso puede acarrear trastornos graves para su salud. Se trata, pues, de un problema serio de convivencia en el que hay que conjugar los derechos de quienes desean disfrutar de su tiempo de ocio con el derecho de otras muchas personas a la intimidad, al descanso y a la tranquilidad en su propio domicilio. Por ello el Ayuntamiento no está en contra de la actividad empresarial, sino que trata de tomar una serie de medidas que permitan disminuir la afección acústica constatada, con la firme creencia de que es posible conciliar el descanso de los vecinos con el desarrollo de las actividades productoras de ruido en la ciudad. Finalmente no es cierto, como pretenden los interesados, que se traten por igual circunstancias totalmente distintas, sino que se realiza un tratamiento homogéneo de las actividades en función de: ▪ Su clasificación dentro del Catálogo de Espectáculos Públicos, Actividades Recreativas, Establecimientos, Locales e Instalaciones. Catálogo que organiza las actividades en función de sus características de impacto ambiental como la existencia de equipos de música en la misma o la posibilidad de realizar actuaciones en directo, entre otras. ▪ El nivel de superación de los objetivos de calidad acústica en la zona donde se ubique la actividad, estableciendo mayores restricciones a aquellas actividades que estén en una zona con un mayor grado de afección acústica.
b) <u>Excepción a la regla general de los artículos 9 y 12 de la normativa del</u>	La excepción planteada en los artículos 9 y 12 para las actividades que se pretendan instalar en edificios de uso exclusivo no residencial se basa en la poca contribución que este tipo de actividades tienen sobre el nivel acústico general de la zona siempre y cuando la actividad no tenga comunicación directa con la vía pública. Hay que tener en cuenta que el impacto acústico de una actividad con acceso a la

plan zonal específico.	vía pública es mucho mayor que el de una actividad sin esa comunicación, motivo por el cual a las actividades recreativas y de espectáculos públicos con el mencionado acceso se les exigen unas condiciones de aislamiento acústico a ruido aéreo y de medidas correctoras, recogidas en los artículos 26 y 27 de la OPCAT. En cuanto a la prohibición del cambio a actividades de las clases III y IV, se justifica por sí sola, puesto que en una zona en la que se incumplan los objetivos de calidad acústica se debe restringir la implantación de las actividades más ruidosas, motivo por el que se permite únicamente el cambio a actividades menos ruidosas, fomentando con ello que se reduzca el impacto acústico que el funcionamiento de la misma produce en su entorno. Por último, en lo relativo a la prohibición de la existencia de huecos o ventanas a la vía pública sin establecer un periodo transitorio, hay que comentar que esta medida ya es de obligado cumplimiento en todo el municipio de Madrid para las actividades más molestas desde el punto de vista acústico, es decir, las que dispusiesen de equipos de reproducción o amplificación audiovisual, tal como recoge el artículo 27 de la OPCAT, y como también se recogía en el artículo 22.2 de la Ordenanza de Protección Ambiental contra la Contaminación por Formas de Energía, así como en la normativa sobre ruidos anterior. Por tanto, esta condición de funcionamiento es una medida vigente desde hace muchos años en Madrid, por lo que los locales en funcionamiento deben de cumplirla con anterioridad a la aprobación de la ZPAE y carece de sentido el fijar ningún periodo transitorio.
Séptima Sobre la caducidad de las licencias	**Desestimada:** Esta medida ya está contemplada en la normativa vigente de tramitación de licencias urbanísticas, y no caben excepciones por los intereses económicos de los propietarios de locales.
Octava Sobre las plazas de aparcamiento.	**Desestimada:** La obligación de disponer de plazas de aparcamiento solicitada a las actividades de ocio nocturno, de nueva implantación, es una medida encaminada a reducir el ruido de tráfico relacionado con el ocio nocturno, por: ▪ Reducción de la doble fila, con la consiguiente disminución del número de atascos y sus problemas asociados. ▪ Reducción de los trayectos en busca de aparcamiento, con la consiguiente disminución del ruido. Esta medida no es de imposible cumplimiento, puesto que sólo se aplica a las actividades nuevas, nunca a las existentes, por tanto, no se puede afirmar que se carece de disponibilidad de plazas de aparcamiento en el distrito desde el momento que se desconoce cuál va a ser la demanda. Además están exentas de esta solicitud las actividades que se transformen a la clase V, categoría 10, sin música, con una clara intención de fomentar la transformación de las actividades más molestas desde el punto de vista acústico, a las potencialmente menos ruidosas.

	En relación a la sentencia alegada por los interesados, la misma ha sido recurrida ante el Tribunal Supremo por el Ayuntamiento, puesto que es evidente la relación que existe entre la actividad de ocio nocturno y el aumento de tráfico y, además, el Ayuntamiento es plenamente competente para su exigencia.
Novena Sobre el horario de funcionamiento.	**Desestimada:** La competencia del Ayuntamiento de Madrid para reducir los horarios es clara, puesto que: 1. El artículo 4.4 de la Ley 37/2003, del Ruido, establece que, a excepción de las infraestructuras y las obras de interés público de competencia estatal, en el resto de los casos , la competencia para: *"a) La elaboración, aprobación y revisión de los mapas de ruido y la correspondiente información al público.* *c) La delimitación del área o áreas acústicas integradas dentro del ámbito territorial de un mapa de ruido.* *e) La elaboración, aprobación y revisión del plan de acción en materia de contaminación acústica correspondiente a cada mapa de ruido y la correspondiente información al público.* *f) La ejecución de las medidas previstas en el plan.* *g) La declaración de un área acústica como zona de protección acústica especial, así como la elaboración, aprobación y ejecución del correspondiente plan zonal específico"*. corresponderá a la comunidad autónoma si el ámbito territorial del mapa de ruido de que se trate excede de un término municipal, y al ayuntamiento correspondiente en caso contrario. 2. El artículo 18.3 de la misma Ley establece la "*intervención administrativa sobre los emisores acústicos*", y señala que "*el contenido de las autorizaciones, licencias u otras figuras de intervención aludidas en los apartados precedentes podrá revisarse por las Administraciones públicas competentes, sin que la revisión entrañe derecho indemnizatorio alguno …*". 3. También el artículo 25.4, de nuevo de la Ley 37/2003 del Ruido, establece que "los planes zonales específicos", asociados a Zonas de Protección Acústica Especial, "… *podrán contener, entre otras, todas o algunas de las siguientes medidas:* *a) Señalar **zonas** en las que se apliquen restricciones horarias o por razón del tipo de actividad a las obras a realizar en la vía pública o en edificaciones*". 4. Finalmente, la competencia municipal para reducir el horario de los locales se establece en el artículo 6 de la Orden 1562/1998, de 23 de octubre, de la Consejería de Presidencia de la Comunidad de Madrid, por la que se establece el régimen relativo a los horarios de los locales de espectáculos públicos y actividades recreativas, así como de otros establecimientos abiertos al público, que en sus puntos 1 y 2 indica lo siguiente:

	"Artículo 6. Reducciones de horario. *1. Los Ayuntamientos podrán reducir el horario general de los locales, recintos, instalaciones y otros establecimientos abiertos al público, regulados por la presente Orden por las causas que a continuación se expresan, y de conformidad con el procedimiento que se determina.* *2. Serán causas de reducción de horario la ubicación de locales recintos, instalaciones y establecimientos en áreas o zonas de alta concentración de los mismos y/o que se encuentren calificadas y delimitadas como residenciales, medioambientalmente protegidas o simplemente saturadas cuando la actividad que en ellos se desarrolla impida el derecho al descanso de los vecinos".* En lo referente al horario de las terrazas, el Artículo 17 *Horarios* de la Ordenanza de Terrazas y Quioscos de Hostelería y Restauración, en sus apartados 2 y 3 se establece que: *" 2. El Ayuntamiento de Madrid podrá reducir el horario atendiendo a razones de interés general.* *…….* *3. El horario de las terrazas incluidas en el ámbito de una zona de protección acústica especial estarán sometidas a la normativa que la regula."* Por otro lado el Artículo 20 *Condiciones medioambientales*, de esta norma, establece en su apartado 1 que *" El órgano ambiental intervendrá en la definición de su régimen de funcionamiento cuando se sitúen en un área declarada como zona de protección acústica especial."* Y todo ello teniendo en cuenta lo establecido en el Artículo 13.2 de esta misma norma, que indica que *"La mera concurrencia de los requisitos necesarios para que la ocupación pueda ser autorizada no otorga derecho alguno a su concesión"* Esta ordenanza, a pesar de lo que afirman los interesados, tampoco indica que el horario de funcionamiento de las terrazas vinculadas a actividades de ocio será el mismo que el de ellas, sino que, de acuerdo con su Artículo 17.4., establece que "*El horario de funcionamiento de la terraza, en ningún caso, puede ser superior al autorizado para el establecimiento principal".* Es decir no podrá ser superior pero si inferior.
Décima <u>Conclusiones</u>	En realidad no se trata de una alegación, sino de una recopilación de las alegaciones anteriores que ya han sido contestadas

ALEGACIONES	OBSERVACIONES
Plataforma de Asociaciones por el Turismo, el Ocio, la Hostelería y la Cultura de la Comunidad de Madrid. **Asociación de Comerciantes de Triball** **Asociación La Noche en Vivo.**	

Asociación de Empresarios de Ocio Nocturno de la Comunidad de Madrid (Noche Madrid).	
Primera. Nulidad radical de la Declaración de ZPAE, por nulidad de las mediciones realizadas y en los informes técnicos obrantes.	**Desestimada.** La metodología empleada no es un proceso viciado como pretenden los interesados. En el estudio acústico realizado por el Ayuntamiento no se parte de ninguna premisa para responsabilizar a las actividades de ocio, sino que se analiza el ruido producido por la actividad de ocio como un foco más, junto al tráfico rodado, ferroviario o aeroportuario, de acuerdo con el tratamiento recogido en la Ley 37/2003 del Ruido. Por otro lado los datos y la metodología empleada son públicos, no existiendo, como pretenden los interesados, falta de información. De esta forma, en el documento Memoria se anexan los Mapas de Ruido resultado de las mediciones realizadas, en los que se muestran los niveles de ruido a partir de los que se ha establecido la declaración de la ZPAE. Además, se recuerda a los interesados que la metodología empleada para la elaboración del estudio acústico está disponible, para todas las personas que la deseen consultar, en el documento al que se accede mediante el siguiente enlace: http://www.madrid.es/UnidadWeb/Contenidos/Publicaciones/TemaMedioAmbiente/ZPAEAzca/Ficheros/MemoriaZPAE.pdf En dicho documento se detalla el procedimiento que se ha seguido en el estudio acústico realizado para la declaración de la ZPAE de Azca – Avenida de Brasil, y cuyos resultados demuestran la contribución de la actividad de ocio nocturno en la superación de los objetivos de calidad acústica. Este estudio se ha elaborado cumpliendo con los requerimientos técnicos recogidos en las distintas normativas de aplicación a las que hacen referencia tanto los reales decretos 1513/2005 y 1367/2007, que desarrollan la Ley de Ruido 37/2003, como la Ordenanza de Protección contra la Contaminación Acústica y Térmica (OPCAT). Por otro lado tampoco se ha partido, como pretenden de nuevo los interesados, de una idea preconcebida en cuanto a "*días con y sin actividad de ocio nocturno*", sino que se han realizado una serie de mediciones que han permitido conocer la evolución de los niveles sonoros en la zona, constatando el incumplimiento de los objetivos de calidad acústica, por la actividad de ocio nocturno, en ciertos días de la semana. Por tanto la clasificación de "*días con o sin actividad de ocio nocturno*" es una consecuencia, un resultado de los estudios acústicos realizados y no una hipótesis de partida. Finalmente, sólo recordar que los días de apertura de los distintos locales es indiferente para el estudio acústico realizado, pues las mediciones efectuadas muestran los niveles de ruido real, de donde se comprueba el cumplimiento o incumplimiento de los objetivos de calidad acústica. Las mediciones realizadas se llevaron a cabo siguiendo el protocolo recogido en el anexo IV del RD 1367/2007, así como con lo establecido en el anexo III de la OPCAT, pero aumentando, a fin de incrementar la exactitud de las mediciones, en un 300% los periodos mínimos de medición establecidos en la normativa, mejorando de esta forma el conocimiento del problema. Estas mediciones se efectuaron durante semanas, registrando los niveles sonoros continuos existentes, por lo que recogen el global de las fuentes sonoras que inciden en las

zonas estudiadas, quedando con ello caracterizados acústicamente los ámbitos estudiados.

Por todo ello no existe una idea preconcebida para responsabilizar a las actividades de ocio, sino que, por tratarse de uno de los principales focos de molestia en la zona, y no estar recogido en el Mapa Estratégico de Ruido (MER), se realiza la cartografía específica del ruido producido por la actividad de ocio, a fin de analizarlo como un foco más, junto al tráfico rodado, ferroviario o aeroportuario, de acuerdo con el tratamiento recogido en la Ley 37/2003 del Ruido. Una vez que se han analizado todas las fuentes de ruido presentes en la zona (ya que se ha realizado su cartografía) se procede, si se superan los objetivos de calidad acústica, al establecimiento de las correspondientes medidas correctoras englobadas en el Plan Zonal Específico de la ZPAE.

En cuanto a la pretendida falta de información de las mediciones de ruido, esta afirmación carece de sentido puesto que en el documento Memoria se incluyen:

a) Los mapas de ruido, resultado de las mediciones realizadas, en los que se muestran los índices de ruido a partir de los que se ha establecido la declaración de la ZPAE.

b) Una serie de gráficas, que muestran el comportamiento de los valores promedio horarios de las mediciones realizadas. Estos valores se incluyen únicamente a fin de facilitar la interpretación de los resultados de las mediciones y en ningún caso se utilizan para la comprobación del cumplimiento de los objetivos de calidad acústica, como pretenden los interesados.

A este respecto los interesados anexan un estudio que no presenta ninguna medición acústica, ni identifica ninguna fuente sonora concreta que pueda desvirtuar los datos obrantes en las mediciones realizadas por el Ayuntamiento. Así mismo, tampoco identifica ningún error concreto en los análisis realizados a partir de las mismas, a diferencia de las graves carencias técnicas del citado estudio.

En cuanto a las áreas acústicas, hay que indicar a los interesados que los objetivos de calidad acústica están establecidos para cada punto del municipio en la delimitación de las áreas acústicas, que fue aprobada por la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid el 23 de diciembre de 2009. En la zona de interés están delimitadas dos tipos de áreas acústicas: área tipo a) (sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial) y área tipo d) (sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del uso recreativo y de espectáculos), para las que el RD 1367/2007 establece los objetivos indicados en la siguiente tabla:

Tipo de área acústica		Índices de ruido		
		L_d	L_e	L_n
a	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.	65	65	55
d	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del uso recreativo y de espectáculos	70	70	65

Extracto del Anexo II. Objetivos de Calidad Acústica. Tabla A. Objetivos de Calidad

	Acústica para ruido aplicables a áreas urbanizadas existentes. Estas áreas son las que se han tenido en cuenta a la hora de delimitar las distintas zonas de contaminación acústica (moderada y baja) que forman la ZPAE de Azca – Avenida de Brasil. En el Anexo I del documento de la Memoria se ha incluido un mapa con la delimitación de las áreas acústicas de la zona en estudio. Respecto a los comentarios sobre el MER, y aunque somos conscientes de lo complicado de la normativa ambiental en el ámbito del ruido, es difícil entender un desconocimiento mayor por parte de los interesados al afirmar la nulidad del MER que, por cierto, no es objeto de estas alegaciones. Tanto la cartografía acústica del MER como la del ocio nocturno se han realizado, como tantas veces se ha dicho, siguiendo la metodología establecida en la legislación sectorial de aplicación. De cualquier forma se recuerda a los interesados que, tal como establece el Anexo IV del RD 1367/2007, "*los valores de los índices acústicos establecidos por este real decreto pueden determinarse bien mediante cálculos o mediante mediciones*", por lo que el Ayuntamiento podría muy bien no realizar medición alguna sino determinar los índices acústicos exclusivamente mediante cálculos.
Segunda La Declaración de Zona de Protección Acústica Especial correspondiente al Distrito Azca – Avenida de Brasil y la Normativa de Plan Zonal Específico, carecen de cobertura legal necesaria en cuanto al nuevo régimen de intervención municipal para la implantación, modificación o ampliación de actividades recogido en el artículo 9.1 de la Normativa.	**Desestimada** La cobertura legal se encuentra en el Artículo 25 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, que establece: a) En su primer punto, la obligatoriedad de declarar como zonas de protección acústica especial, todas aquellas áreas en las que se incumplan los objetivos de calidad acústica. b) En su tercer punto, la elaboración de planes zonales específicos para la mejora acústica progresiva del medio ambiente en las zonas de protección acústica especial, hasta alcanzar los objetivos de calidad acústica. c) En su cuarto punto propone, de manera orientativa, un grupo de medidas para los planes zonales específicos correspondientes a las ZPAE, entre la que se encuentra: *"c) No autorizar la puesta en marcha, ampliación, modificación o traslado de un emisor acústico que incremente los valores de los índices de inmisión existentes."* Así como en la OPCAT que regula, en sus artículos 10 y concordantes, la declaración de las ZPAE y los planes zonales específicos de las mismas. Por tanto el Ayuntamiento dispone de plena cobertura legal. En cuanto a que "*si los locales cumplen con la normativa de insonorización recogida en la OPCAT, es imposible que sean ellos los causantes del incremento del ruido en esta zona*", sin entrar en consideraciones técnicas, basta con recordar a los interesados lo que establece el Artículo 25 de la Ley 37/2003 en su primer punto: *"Las áreas acústicas en las que se incumplan los objetivos aplicables de calidad acústica, aun observándose por los emisores acústicos los valores límite aplicables, serán declaradas zonas de protección acústica especial por la Administración pública competente."*

	En donde se pone de manifiesto que aunque los emisores acústicos cumplan con los valores límite, no es razón para no declarar una ZPAE. El Ayuntamiento en ningún momento prohíbe la creación de nuevas empresas ni, por supuesto, está en contra de la actividad empresarial, sino que trata de tomar una serie de medidas que permitan disminuir la afección acústica constatada de muchos vecinos, limitando la instalación de nuevas actividades de ocio nocturno, pero sin restringir la apertura de otras muchas actividades, todo ello con la firme creencia de que es posible conciliar el descanso de los vecinos con el desarrollo de las actividades susceptibles de ser productoras de ruido en la ciudad. Finalmente recordar que la ZPAE, por su propia definición en la Ley del Ruido, tiene un periodo de vigencia determinado, es decir que tiene un carácter temporal. Independientemente de ello, es intención del Ayuntamiento revisar de forma periódica los niveles de ruido existentes en el distrito para, entre otras razones, valorar la efectividad de las medidas puestas en marcha.
Tercera La Declaración de Zona de Protección Acústica Especial correspondiente al Distrito Azca - Avenida de Brasil y la Normativa de Plan Zonal Específico, carecen de la cobertura legal necesaria para ser promulgadas, en concreto no existe base legal alguna que ampare la reducción de los horarios de funcionamiento de las terrazas de los locales que establece el Artículo 9.8 y el 12.5 de la Normativa.	**Desestimada** En lo referente al horario de las terrazas, la Orden 1562/1998 en su Artículo 2.c).3, establece para los horarios de las terrazas que los "*Ayuntamientos, en atención a las características sociológicas, medioambientales y urbanísticas concurrentes, podrán reducir los horarios de las terrazas".* Por otro lado, según lo dispuesto en el Artículo 4 "Normativa aplicable" de la Ordenanza de Terrazas y Quioscos de Hostelería y Restauración (OTQHR), *"Las instalaciones reguladas en esta ordenanza quedan sujetas a la normativa sectorial que les sea de aplicación, por lo que sus determinaciones son plenamente exigibles, aun cuando no se haga expresa referencia a las mismas*". Asimismo el Artículo *17 "*Horarios*"* de la mencionada ordenanza establece, en sus apartados 2 y 3, que: *" 2. El Ayuntamiento de Madrid podrá reducir el horario atendiendo a razones de interés general.* ……. *3. El horario de las terrazas incluidas en el ámbito de una zona de protección acústica especial estarán sometidas a la normativa que la regula."* Además, el Artículo 20 *Condiciones medioambientales*, de esta norma, establece en su apartado 1 que *"El órgano ambiental intervendrá en la definición de su régimen de funcionamiento cuando se sitúen en un área declarada como zona de protección acústica especial."* Y todo ello teniendo en cuenta lo establecido en el Artículo 13.2 de esta misma norma, que indica que *"La mera concurrencia de los requisitos necesarios para que la ocupación pueda ser autorizada no otorga derecho alguno a su concesión"*. Por tanto, la autorización de las terrazas es discrecional prevaleciendo, en los casos de conflicto, la utilización pública del espacio y el interés general ciudadano, como también establece la Ley 33/2003 en su artículo 6. Por tanto no es cierto que se carezca de base legal alguna como alegan los interesados.

	En cuanto a la afirmación de que "*el ruido producido por las terrazas es insignificante*", hay que decir que está muy alejada de la realidad, dado el elevado número de quejas vecinales que se reciben en relación a las terrazas, tantas que el Defensor del Pueblo ha comunicado a este Ayuntamiento en alguna ocasión que "*la concentración de terrazas en determinadas vías puede suponer un grave impacto ambiental*", por ello ha hecho la Recomendación de "*Incorporar a las autorizaciones de terrazas y veladores medidas efectivas y materiales contra el ruido, tales como:* a) *Reducir los horarios de funcionamiento de las terrazas, que no tienen por qué coincidir con los del establecimiento principal, en especial si se ha comprobado que son molestas de noche.* b) *La exposición de carteles en los locales recordando que el ruido es molesto e impide el descanso de los vecinos*."
Cuarta La Normativa que reduce el horario de las terrazas de locales del Plan Zonal Específico de la Zona de Protección Acústica Especial del Distrito de Azca – Avenida de Brasil del Ayuntamiento de Madrid vulnera lo dispuesto en el Artículo 23.2 b) de la Ley 17/97 de la Comunidad de Madrid	**Desestimada.** La Normativa de la ZPAE no vulnera en ningún caso lo dispuesto en el Artículo 23.2 b). Este artículo hace referencia a un análisis individualizado de cada local, es decir, a un análisis de la actividad como emisor acústico fijo. A este respecto hay que tener en cuenta que en el ámbito del ruido el Ayuntamiento de Madrid realiza dos tipos de tareas, simultáneas en el tiempo, pero diferenciadas en las actuaciones: a) La Evaluación del **Ruido emitido por Emisores Acústicos** fijos, tanto al ambiente exterior como a los locales acústicamente colindantes, como recoge el Capítulo IV. *Emisores acústicos. Valores límite de emisión e inmisión*, del Real Decreto 1367/2007. Para ello se utiliza el descriptor $L_{Keq, Ti}$ (Ti = 5 segundos), evaluado conforme al apartado 1 del anexo III de la Ordenanza de Protección contra la Contaminación Acústica y Térmica (OPCAT), que se corresponde con el Apartado 3.4.2. del Anexo IV del RD 1367/2007. Estas actuaciones se realizan local a local. b) La Evaluación del **Ruido Ambiental** para un área acústica determinada, como recoge el Capítulo III del RD 1367/2007. Para ello se utilizan los descriptores L_d, L_e y L_n, evaluados conforme al apartado 2 del Anexo III de la OPCAT, de acuerdo con lo establecido en el RD 1367/2007 que desarrolla la Ley 37/2003 del Ruido. Se corresponde con una actuación por zona o área. Como saben los interesados, la declaración de una ZPAE se produce cuando en un área se superan los objetivos de calidad acústica, aún observándose por los emisores acústicos los valores límite aplicables, tal como establece el Artículo 25 de la Ley 37/2003, es decir, cuando se constata un problema de ruido ambiental en una determinada zona. Si los interesados se refieren únicamente a los horarios de las terrazas, el mismo no viene en ningún caso regulado por el artículo 23.2 de la Ley 17/1997 de la Comunidad de Madrid, que únicamente hace referencia a los horarios de los locales. Como se ha comentado en la alegación anterior, la Orden 1562/1998 en su Artículo 2.c.3), establece para los horarios de las terrazas que los "*Ayuntamientos, en atención a las características sociológicas, medioambientales*

	y urbanísticas concurrentes, podrán reducir los horarios de las terrazas". Por otro lado, el desarrollo concreto de los horarios de las terrazas viene regulado en la OTQHR.
Quinta La declaración de la ZPAE que nos ocupa vulnera frontalmente lo dispuesto en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y la OPCAT	**Desestimada** No es cierto que las medidas propuestas vulneren lo dispuesto en la Ley 37/2003 y en la OPCAT. En este sentido y al hilo de las definiciones indicadas por los interesados en lo relativo a: ▪ Contaminación Acústica: Presencia en el medio ambiente de ruidos…cualesquiera que sea el emisor acústico…que impliquen molestia, riesgo o daño para las personas… ▪ Emisor acústico: cualquier actividad…que genere contaminación acústica. Puesto que las actividades recreativas y de espectáculos responden a ambas definiciones, el Ayuntamiento cartografió los niveles de ruido producidos por las mismas, para lograr un conocimiento más exhaustivo de la realidad acústica del municipio de Madrid. Los resultados de la cartografía acústica y del posterior análisis realizado mostraron que se produce una superación de los objetivos de calidad acústica por la actividad de ocio, motivo por el que se propone la declaración de una ZPAE. Por tanto, en el estudio acústico realizado no se parte de ninguna premisa para responsabilizar a los locales de espectáculos públicos y actividades recreativas, sino que se analiza el ruido producido por la actividad de ocio como un foco más, junto al tráfico rodado, ferroviario o aeroportuario, de acuerdo con el tratamiento recogido en la Ley 37/2003 del Ruido. De hecho, la Normativa del plan zonal específico no contempla ninguna medida dirigida a los locales existentes, sino que limita la implantación de nuevas actividades o la ampliación de las existentes, lo que evidentemente supone un mayor impacto acústico tanto directamente por las instalaciones del local, como indirectamente por la afluencia de mayor número de clientes, en zonas en las que ya se ha comprobado el incumplimiento de los objetivos de calidad acústica. Por otro lado, en cuanto a la afirmación de los interesados de que "*las terrazas no son emisores acústicos pues no generan contaminación acústica*", ya está contestada en la alegación tercera y carece de sentido debido al elevado número de quejas por ruido que está recibiendo el Ayuntamiento por el funcionamiento de las terrazas. Finalmente en lo referente a crear un Plan de Movilidad Urbana, remitimos a los interesados al Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Ciudad de Madrid, actualmente en situación de aprobación inicial y al que pueden acceder desde el siguiente enlace: http://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/Ayuntamiento/Movilidad-y-Transportes/Plan-de-Movilidad-Urbana-Sostenible-de-la-ciudad-de-Madrid?vgnextfmt=default&vgnextoid=d97a16c236694410VgnVCM2000000c205a0aRCRD&vgnextchannel=2b199ad016e07010VgnVCM100000dc0ca8c0RCRD

Sexta Nulidad de Pleno derecho de las hipótesis de cálculo efectuadas. Punto 5.3.2 de la Declaración de Zona de Protección Acústica Especial y Plan Zonal Específico del Distrito Azca – Avenida de Brasil	**Desestimada** El estudio acústico realizado, que muestra la superación de los objetivos de calidad acústica durante los periodos nocturnos de los días afectados por la actividad de ocio, se ha elaborado evaluando los niveles de ruido existentes en la zona en estudio a partir de mediciones y cálculos, métodos ambos reconocidos por el RD 1367/2007. La elaboración del modelo de cálculo se ha llevado a cabo siguiendo el procedimiento fijado, tanto en la normativa nacional como europea, en temas de cartografiado acústico. En el apartado de hipótesis de cálculo se encuentran las condiciones planteadas para la realización del mismo. El Real Decreto 1367/2007 en el punto 1 del Anexo IV establece que "*Los valores de los índices acústicos establecidos por este Real Decreto pueden determinarse bien mediante cálculo o mediante mediciones (en el punto de evaluación)…*". En caso de determinar los indicadores por cálculos, el punto 2 del mismo Anexo señala: "*2. Métodos de cálculo de los índices L_d, L_e y L_n* *Los métodos de cálculo recomendado para la evaluación de los índices de ruido L_d, L_e y L_n, son los establecidos en el apartado 2, del anexo II del Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre*." Anexo y apartado que establecen los métodos de cálculo recomendados para la evaluación de los índices de ruido, dentro del que se encuentra el método (ISO 9613) empleado por los servicios técnicos del Ayuntamiento para la elaboración del estudio de la zona de Azca – Avenida de Brasil. Por ello, no es cierto que las simulaciones realizadas generen "*una gran inseguridad jurídica*", de hecho, el Ayuntamiento podría muy bien no realizar medición alguna sino determinar los índices acústicos exclusivamente mediante cálculos. Dicho esto, hay que recordar que el Ayuntamiento no se queda exclusivamente en la aplicación de un modelo de cálculo, sino que lo refuerza con los valores reales de los niveles de ruido obtenidos en las mediciones llevadas a cabo en la zona en estudio. En lo relativo a las inspecciones a los locales de las actividades de ocio, reiterar que el Ayuntamiento es el responsable de la gestión de la contaminación acústica en la ciudad. Por ello, tras comprobar que los niveles de ruido provocados por el ocio nocturno superaban los objetivos de calidad acústica recogidos en la legislación vigente, y tras diversas denuncias vecinales, inicia el proceso de declaración de la zona estudiada como Zona de Protección Acústica Especial, tal y como recoge el artículo 25 de la Ley 37/2003,de 17 de noviembre, del Ruido que, en su apartado 1, establece que "*las áreas acústicas en las que se incumplan los objetivos aplicables de calidad acústica, aun observándose por los emisores acústicos los valores límite aplicables, serán declaradas zonas de protección acústica especial* …."; y en el punto 3 del mismo artículo, se autoriza a las "*administraciones públicas competentes a elaborar planes zonales específicos para la mejora progresiva del medio ambiente*". En cuanto a si las mediciones realizadas diferencian los días con los locales abiertos de los días en que estos locales están cerrados, como ya hemos comentado en una alegación anterior, los días de apertura de los distintos locales es indiferente para el estudio acústico realizado, pues las mediciones efectuadas

	muestran los niveles de ruido real, de donde se comprueba el cumplimiento o incumplimiento de los objetivos de calidad acústica.
Séptima El artículo 9.2 y el artículo 12.1 de la normativa de la Declaración de Zona de Protección Acústica Especial y Plan Zonal Específico del Distrito Azca – Avenida de Brasil carecen de base jurídica	**Desestimada** No tiene sentido la afirmación de que los citados artículos carecen de base jurídica. Los interesados muestran un desconocimiento de la legislación de aplicación, por lo que se les remite a la OPCAT, aprobada el 25 de febrero de 2011 por el Pleno del Ayuntamiento de Madrid, que en el apartado 4.c del Artículo 12 *Planes Zonales Específicos* establece: "*Los Planes Zonales donde el incumplimiento de los objetivos de calidad sea provocado por la presencia de actividades recreativas o de espectáculos públicos u otras altamente contaminantes por ruido deberán contener medidas correctoras, tales como*: …… *"c) La sujeción a un régimen de distancias con respecto a las actividades existentes para las nuevas que pretendan implantarse"* El régimen de distancias a actividades establecido en el artículo 9.2 y en el artículo 12.1 del Plan Zonal Específico, permite compatibilizar el desarrollo de la actividad empresarial y comercial con el descanso de los vecinos, evitando que la acumulación de locales de ocio nocturno provoque un incremento de los niveles sonoros en áreas de la ciudad donde ya se superan los objetivos de calidad acústica. Finalmente, aún considerado la menor influencia de las actividades de categoría 10 (bares, restaurantes y similares), frente a otras de horario más amplio, éstas generan un innegable impacto acústico, y el incremento en el número de locales conllevaría un incremento de los niveles sonoros de la zona.
Octava La Declaración de Zona de Protección Acústica Especial y Plan Zonal Específico del Distrito Azca – Avenida de Brasil vulnera lo dispuesto en el artículo 9.3 de la Constitución Española, en relación con su artículo 33.3 y con su artículo 38, así como vulnera lo dispuesto en la Ley 25/2009	**Desestimada** En relación con la restricción de derechos, y aunque la Constitución consagra, en sus artículos 35 y 38, el derecho al trabajo y a la libertad de empresa, la Normativa de la ZPAE se encuentra amparada por la Ley 37/2003, del Ruido, que a su vez encuentra su fundamento constitucional en los artículos 43 y 45 de la Constitución, donde se establecen el derecho a la salud y a un medio ambiente adecuado. Además, la Normativa de la ZPAE procura la protección de derechos fundamentales, como es el derecho a la integridad física y moral y a la intimidad personal y familiar (artículos 43, 45, 15 y 18.1 de la Constitución Española), derechos todos ellos que prevalecen frente a los anteriores y, en concreto, los artículos 15 y 18 que establecen derechos fundamentales dignos de una protección superior a simples derechos programáticos. En cuanto a la Ley 25/2009, y como indica su Preámbulo, "*para alcanzar el objetivo de reformar significativamente el marco regulatorio no basta con el establecimiento de los principios generales que deben regir la regulación actual y futura de las actividades de servicios, sino que es necesario proceder a un ejercicio de evaluación de toda la normativa reguladora del acceso a las actividades de servicios y de su ejercicio, para adecuarla a los principios que dicha Ley establece*". De esta forma la Ley 25/2009 modifica un importante número de leyes, entre las que no se encuentra la Ley 37/2003 ni los reales

	decretos que la desarrollan, puesto que cumplen con los principios establecidos en la misma. A este respecto, desde el punto de vista de la administración local, el Ayuntamiento ha realizado por su parte un importante esfuerzo para adaptar sus distintas ordenanzas a los principios y criterios establecidos en la Ley 25/2009, con la supresión de trabas, la simplificación administrativa o la introducción de la figura de la declaración responsable, a fin de reducir el tiempo y el coste de iniciar un negocio. Los interesados continúan con un enfoque erróneo sobre lo que pretende la declaración de una ZPAE. Este hecho no responde a una actitud caprichosa del Ayuntamiento, sino que responde a una obligación establecida en la Ley del Ruido ante un hecho comprobado, la superación de los objetivos de calidad acústica en el periodo nocturno. Por tanto el Ayuntamiento, además de combatir el ruido provocado por el tráfico, ha prestado atención al ruido que tiene su origen en la actividad de ocio nocturno, puesto que este tipo de ruido resulta especialmente molesto al producirse en los días de la semana y en las horas que la inmensa mayoría de las personas disponen para su descanso. En realidad es algo más que una molestia subjetiva o pasajera. El ruido del ocio nocturno afecta a la calidad de vida de las personas que lo sufren, e incluso puede acarrear trastornos graves para su salud. Se trata, pues, de un problema serio de convivencia en el que hay que conjugar los derechos de quienes desean disfrutar de su tiempo de ocio y el derecho de otras muchas personas a la intimidad, al descanso y a la tranquilidad en su propio domicilio. Por tanto, el Ayuntamiento no está en contra de la actividad empresarial, sino que trata de tomar una serie de medidas que permitan disminuir la afección acústica constatada de muchos vecinos, con la firme creencia de que es posible conciliar el descanso de los vecinos con el desarrollo de las actividades susceptibles de ser productoras de ruido en la ciudad. En lo referente a la posible contradicción entre la imposibilidad de efectuar modificaciones en determinados locales y la exigencia del cumplimiento de normativa medioambiental, esta no es tal, ya que según lo dispuesto en la Disposición Transitoria: *"Solamente será considerada modificación de licencia a estos efectos la que implique ampliación de superficie destinada al público, o cambio de actividad de las definidas en el Catálogo de Espectáculos Públicos y Actividades Recreativas, o instalación de equipos de reproducción audiovisual"* Por tanto, se admiten todas las reformas salvo las que claramente suponen un incremento del impacto medioambiental de la actividad.
Novena La normativa que nos ocupa vulnera frontalmente lo dispuesto en los Artículos 102 a 106	**Desestimada** No hay vulneración alguna de la Ley 30/1992. En cuanto a las terrazas de veladores, el Ayuntamiento es plenamente competente para establecer su horario y condiciones de funcionamiento, como de hecho hace, y no es necesario ningún dictamen por parte de la Comunidad de

de la Ley 30/92	Madrid. La realidad es que si los horarios de las terrazas estuviesen sujetos a dictamen de la Comunidad de Madrid, la misma no podría realizar otra función dado el elevado número de terrazas existente en Madrid. Si el procedimiento fuese el pretendido por los interesados, habría tenido sentido modificarlo mediante la Ley 25/2009 a fin de agilizar la tramitación administrativa de las autorizaciones de terrazas. Por otro lado en ningún caso se está omitiendo el procedimiento, pues no se están modificando las licencias mediante un acto de carácter singular, sino que se modifica la normativa existente debido a la modificación de las condiciones ambientales, y dado que las licencias de actividad son licencias de tracto sucesivo, lo que supone que las actividades deberán adaptarse a la normativa vigente en cada momento. En este sentido cabe mencionar, entre otras, la Sentencia de 17 de junio de 1987, del Tribunal Supremo: "*ha de recordarse que la licencia de actividades pertenece a la categoría de las llamadas licencias de funcionamiento que crean una relación jurídica duradera con la Administración de donde deriva que la actividad a desarrollar ha de ajustarse siempre a las exigencias, incluso cambiantes, del interés público, lo que implica que estas pueden determinar la posibilidad de nuevas medidas correctoras e incluso en ocasiones la clausura. En consecuencia las nuevas Ordenanzas en cuanto cristalización de las nuevas demandas del interés público son vinculantes…*". Por tanto, las licencias se encuentran siempre expuestas a adaptarse a la normativa vigente en cada momento, pues no crean derechos adquiridos. De cualquier forma, sería de agradecer que los interesados leyesen atentamente la normativa de la ZPAE pues en ningún momento se restringe el horario de funcionamiento de los locales.
Décima La normativa de Zona de Protección Acústica Especial y Plan Zonal Específico del Distrito Azca – Avenida de Brasil vulnera los principios de objetividad y de igualdad previstos por la Constitución Española	**Desestimada** En ningún caso se vulneran los principios de objetividad y de igualdad. Como ya se ha comentado, el objeto de la normativa del Plan Zonal Específico es establecer las medidas correctoras aplicables en la ZPAE, con el fin de reducir progresivamente la contaminación por ruido hasta alcanzar los objetivos de calidad acústica establecidos para el área correspondiente. A este respecto se ha establecido una clasificación de la ZPAE en función del nivel de incumplimiento de los objetivos de calidad acústica, lo que se ha realizado mediante mediciones de ruido ajenas a toda subjetividad, delimitando dos zonas de contaminación acústica, moderada y baja. De esta manera, una vez que objetivamente se conocen los niveles de ruido ambiental existentes en la zona se aplican una serie de medidas de una forma proporcional al grado de contaminación, aplicando las mismas medidas a todas las actividades que se encuentran en una determinada zona, en función de la tipología de la actividad, tratando, con ello, de conjugar los derechos de quienes desean disfrutar de su tiempo de ocio con el derecho de otras muchas personas a la intimidad, al descanso y a la tranquilidad en su propio domicilio, cumpliendo con ello el principio de igualdad al tratar de forma diferente situaciones distintas.

No se aplica, por tanto, ninguna norma general a casos diferentes, sino que se incumplen los objetivos de calidad acústica debido a la actividad de ocio nocturno, por lo que el Ayuntamiento, como administración pública competente, está obligado a "*elaborar planes zonales para la mejora acústica progresiva del medio ambiente en las zonas de protección acústica especial, hasta alcanzar los objetivos de calidad acústica que le sean de aplicación*", tal como establece el artículo 25.3 de la Ley 37/2003.

Por otro lado, las medidas a aplicar en esta nueva zona de protección acústica especial son similares a las aprobadas para otras zonas ya declaradas como ZPAE, aunque no son exactamente iguales por tres motivos fundamentales:

a) La experiencia de los servicios técnicos municipales en cuanto a la eficacia de las distintas medidas de reducción del ruido ambiental, lo que permite ajustar cada vez más las medidas puestas en marcha.
b) Las modificaciones normativas que se producen en el ámbito del ruido que hacen que, en el caso concreto de las terrazas, la ordenanza actual es distinta a la ordenanza de terrazas vigente cuando se aprobó la ZPAE de Centro.
c) Las características de las distintas zonas, tanto en cuanto a extensión geográfica, como a características urbanísticas, hace que se deban graduar las diferentes medidas para lograr una mayor efectividad de las mismas.
   En el caso concreto de la zona Azca – Avda. de Brasil y el distrito Centro de Madrid, corresponden a dos realidades muy diferentes entre sí y difícilmente comparables:
   - La zona de Azca es un importante centro económico de Madrid, mientras que la Avda. de Brasil es un bulevar ajardinado en una parte y una zona peatonal sin circulación de vehículos en su interior en otra, lo que hace que la influencia de las terrazas en los niveles de ruido ambiental sea mucho mayor.
   - Por su parte, el distrito Centro está compuesto por 6 barrios en una superficie de más de 520 hectáreas, y constituye el núcleo comercial, cultural y de ocio más frecuentado de la ciudad de Madrid, siendo un *punto de encuentro* para todos los madrileños y visitantes.

Finalmente, en cuanto a que las actividades de las clases III, IV y V puedan tener terrazas, la normativa sectorial lo prohíbe. En particular el artículo 3 de la OTQHR establece que "*las terrazas pueden autorizarse cuando sean accesorias a otros establecimientos de conformidad con lo establecido en la normativa de espectáculos públicos y actividades recreativas*" y que, en virtud del artículo 10.8 del Catálogo de Espectáculos Públicos y Actividades Recreativas, Establecimientos, Locales e Instalaciones, las terrazas son "*recintos o instalaciones al aire libre, anexas o accesorias a establecimientos de cafeterías, bares, restaurantes y asimilables".*

Desde el punto de vista ambiental, la actividad de bar especial no es asimilable, en ningún caso, a las actividades de cafetería, bar y restaurante, puesto que:

a) Pertenecen a categorías distintas del Catálogo de Espectáculos Públicos y Actividades Recreativas, Establecimientos, Locales e Instalaciones:

	• Bar especial - categoría 9 Ocio y diversión. • Cafetería, bar y restaurante - categoría 10 Hostelería y restauración. b) A los bares especiales se les permite la utilización de equipos de reproducción o amplificación sonora, de acuerdo con el punto 9.1 del Anexo II del citado Catálogo. c) Debido a los niveles sonoros propios de la actividad, a los bares especiales se les exige unos valores mínimos de aislamiento acústico mayores que a las cafeterías, bares y restaurantes, en virtud del artículo 26 de la Ordenanza de Protección contra la Contaminación Acústica y Térmica (OPCAT). d) Dada que los bares especiales producen niveles sonoros superiores a los generados por las cafeterías, bares y restaurantes, deben cumplir condiciones adicionales para garantizar una adecuada insonorización, en concreto, todas las recogidas en los artículos 27 y 28 de la OPCAT. e) El horario de funcionamiento en periodo nocturno -el más sensible al descanso de los vecinos-, de los bares especiales es superior al de las cafeterías, bares y restaurantes. Por otro lado, la Orden 1562/1998 es clara al respecto al establecer, en su Artículo 2 *Horario General* , apartado c).3, que "*las terrazas se consideran accesorias a bares, cafeterías o restaurantes*".

EL DIRECTOR GENERAL DE CONTROL AMBIENTAL,
TRANSPORTES Y APARCAMIENTOS

Fdo.: Antonio Pérez de la Mata Fernández-Castrillón

¡MADRID! ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE LA CIUDAD DE MADRID

INFORME SOBRE LAS ALEGACIONES RECIBIDAS EN CONSULTA PÚBLICA

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid en su sesión celebrada el 26 de junio de 2014 aprobó inicialmente el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Ciudad de Madrid y acordó abrir un periodo de información pública por un plazo de 1 mes, anuncio del citado acuerdo fue **publicado en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, el día 3 de julio de 2014**, habiendo finalizado el plazo de exposición al público el 4 de agosto de 2014. Durante ese periodo se recibieron 12 escritos de alegaciones y un escrito de comentarios y observaciones.

1. **D. Angel Gutierrez Sánchez-Braun**
2. **Asoc. Vecinos NUDO SUR**
3. **UNIÓN PROGRESO Y DEMOCRACIA**
4. **CONFEDERACIÓN EMPRESARIAL DE MADRID**
5. **ECOLOGISTAS EN ACCIÓN DE MADRID**
6. **FEDERACIÓN REGIONAL DE ASOCIACIONES VECINALES DE MADRID)**
7. **GRUPO MUNICIPAL DE IZQUIERDA UNIDA**
8. **GRUPO MUNICIPAL SOCIALISTA**
9. **ASOCIACION VECINAL LA FLOR**
10. **COMITÉ MADRILEÑO DE TRANSPORTE POR CARRETERA**
11. **ASOCIACIÓN DE AMBIENTÓLOGOS DE MADRID**
12. **ASOCIACIÓN VECINAL NUEVO LEGAZPI**

Y un escrito de comentarios y observaciones de:

13. **D. Alejandro Moreno Calvo**

A continuación se detallan las alegaciones y observaciones formuladas y las correspondientes observaciones.

1.- Alegaciones de D. Angel Gutierrez Sánchez-Braun

La alegación presentada por **D. Angel Gutierrez Sánchez-Braun** fue registrada el 17 de julio de 2.014. El texto no numera las alegaciones con lo que se ha hecho una estructuración del texto de una manera no literal:

1.1.- Solicito que en el PMUS se realice un estudio multidisciplinar para adecuar el número de licencias de auto-taxi a los ratios establecidos por la Unión Europea.

Se desestima. La gestión del número de licencias de autotaxi es un trabajo muy específico que no puede ser objeto del PMUS. Indicar no obstante, que se trabaja constantemente en la mejora del servicio.

1.2.- Solicito que en el estudio sobre las reservas de taxis existentes sea realizado por agentes de la policía municipal o en su caso, por agentes de la movilidad pero en ningún caso por personas o empresas con intereses propios.

Se desestima. El estudio indicado se está realizando por técnicos municipales, ayudados en la inspección por agentes de Movilidad y controladores del SER. La actuación de inspección se limita a la recogida de datos en calle, sin ninguna intervención en la interpretación de los datos ni en la toma de decisiones, por lo que no da lugar a ningún conflicto de intereses.

1.3.- Solicito que en el PMUS se incluya la realización de un estudio sobre las facilidades a la circulación de los autotaxis por ejemplo en el Paseo de las Delicias, de la Plaza Beata a Plaza de Legazpi, cruce de Gran Vía a Jacometrezo, etc....

Se desestima. El PMUS establece principios generales y líneas de actuación, dentro de las cuales se incluye la potenciación del uso del transporte público, no pudiendo descender un documento de carácter estratégico a actuaciones tan concretas.
En cualquier caso los Servicios Técnicos del Ayuntamiento en sus diversas Áreas llevan a cabo el análisis de las circunstancias del tráfico de manera continua para proponer las medidas más adecuadas a las circunstancias.

2.- Alegaciones Asociación de Vecinos NUDO SUR

La alegación presentada por **D. Angel Lomas García, en nombre de la Asociación de Vecinos "Nudo Sur"** fue registrada el 26 de julio de 2.014. El texto no numera las alegaciones con lo que se ha hecho una estructuración del texto de una manera no literal:

2.1.- En Materia de Movilidad Peatonal

> 2.1.1.- Debe recoger medidas concretas para abordar este problema con plazos concretos. Es importante que estas medidas sean acordadas con las entidades vecinales.

Se desestima. De acuerdo a lo indicado en la Introducción del PMUS: "El Plan, desde su marcado carácter estratégico, define prioridades, define actuaciones tipo, establece escenarios futuros y señala las consideraciones necesarias en su aplicación que permitan alcanzar los objetivos en los plazos deseados. Del mismo modo, establece el mecanismo de seguimiento que permitirá la evaluación y revisión continua del plan, contemplando la posibilidad de corregir desviaciones o reformular objetivos en una permanente adaptación a entornos dinámicos". Las actuaciones concretas no son objeto de este documento, sino del trabajo diario de los distintos Servicios Técnicos del Ayuntamiento, que tendrán siempre en cuenta en dicho trabajo, los principios generales establecidos en el PMUS.

> 2.1.2.- Debe recoger la adecuación de las aceras con un ancho menor al establecido mediante rejas en los alcorques.

Se estima. En cuanto a la protección de los alcorques en una práctica que ya realiza el Ayuntamiento en todas aquellas actuaciones que puede llevarse a cabo, no obstante se recogerá en el documento dentro de la medida 5 MEJORA DE LA CALIDAD DE LOS ESPACIOS PEATONALES POR TIPO DE VÍA.

2.2- En Materia de Fomento del Transporte Público.

2.2.1.- Debe estudiar otras medidas que podrían complementar la oferta de transporte público como el tranvía.

Se desestima, porque el PMUS está fundamentado en medidas de gestión no en grandes inversiones en infraestructuras.

2.2.2.- .Creación de un bulevar con tranvía Legazpi-Atocha-Cibeles-Cahamartín.

Se desestima, porque el PMUS está fundamentado en medidas de gestión no en grandes inversiones en infraestructuras.

2.2.3.- Debe contemplar el aspecto social de esta movilidad con la creación de un abono social de transporte para los colectivos más desfavorecidos.

2.2.4.- Debe contemplar la reducción de las frecuencias ampliadas y la recuperación de líneas suprimidas, teniendo en cuenta la dimensión social del transporte público y no sólo la eficacia económica en la gestión de líneas sino también de reequilibrio territorial y social.

Se desestima y se procede a dar traslado al Consorcio Regional de Transportes de Madrid de la petición realizada en la alegación 2.2.3 Y 2.2.4, dado que depende de otra Administración Pública como es la Comunidad de Madrid.
Por otra parte el Consorcio tiene previsto realizar un estudio sobre el marco tarifario de Transporte Público de la Comunidad de Madrid, que básicamente no ha variado desde1986. Este estudio analizará las pautas de movilidad actuales, la situación financiera del sistema, reclamaciones, y en fin, información y datos de todo tipo para hacer propuestas y revisar desde la zonificación establecida, la introducción de nuevos títulos, la posibilidad de introducir diferencias tarifarias, etc., todo ello además apoyado por las posibilidades que ofrece la nueva TTP.

2.2.5.- Implicación del sector privado.

Se desestima. En la medida 15 IMPULSO A LA IMPLICACIÓN DEL SECTOR PRIVADO A LA MOVILIDAD se incluyen acciones que recogen la alegación indicada:

92. REGULACIÓN DE LA MOVILIDAD E NUEVOS DESARROLLOS URBANÍSTICOS.
93. REALIZACIÓN DE PLANES DE MOVILIDAD EN ÁREAS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA Y DE SU SEGUIMIENTO.
94. PROMOCIÓN DE PLANES DE MOVILIDAD DE EMPRESA.
95. IMPULSAR LA COLABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA EN EL DESARROLLO DE INSTRUMENTOS PARA LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE.

2.2.6.- Concreción en el impulso de creación de nuevas paradas en el transporte de cercanías.

Se desestima. Corresponde a Adif, dependiente del Ministerio de Fomento, como responsable de estas infraestructuras, considerar esta propuesta, por lo que se procede a darle traslado de la misma.
El PMUS dentro de las competencias que ostenta el Ayuntamiento tiene vocación de servir como punto de partida para analizar y estudiar, junto con Adif y el CRTM la mejora de la

conectividad entre los distintos municipios y barrios perimetrales de la ciudad. De dicho estudio se obtendrá la ubicación de nuevas paradas.

2.2.7.- Contemplar alguna acción concreta para favorecer la conclusión del plan de intercambiadores de transporte.

Se desestima. El organismo competente para resolver este tema es el Consorcio Regional de Transportes de Madrid, dependiente de la Comunidad de Madrid, por lo que se le da traslado de la petición realizada en esta alegación. No obstante existen dos acciones en el PMUS, dentro de la acción 8 MEJORA DE LAS CONDICIONES DE INTERMODALIDAD, que contemplan esta alegación.

44. PLANIFICACIÓN Y DESARROLLO DE NUEVOS INTERAMBIADORES.
45. PLANIFICACIÓN Y DESARROLLO DE NUEVAS ÁREAS INTERMODALES.

2.3.- En materia de movilidad ciclista.

2.3.1 Implantación del BiciMad a los puntos de intercambio de transporte de Madrid.

Se estima. En la acción 19. ANÁLISIS DEL USO DEL SERVICIO PÚBLICO DE ALQUILER DE BICICLETAS, se explica que a la luz del funcionamiento de la 1ª fase del sistema, se podrá plantear la ampliación del ámbito de la bicicleta pública hasta la fase 2 definida en estudios previos, alcanzando las 3.300 bicicletas. Si bien dentro de esta ampliación se consideran fundamentales los puntos de intercambio de transporte, se procede a modificar el texto del Plan para reseñarlo de forma expresa.

2.3.2. Implantar el Coste 0 de los primeros 30 minutos de uso del BiciMad.

Se desestima. Las experiencias compartidas con otras ciudades demuestran que esta medida es ineficiente por dos razones fundamentales: El usuario captado es mayoritariamente peatón y se produce un fuerte desequilibrio en la gestión, con usos innecesarios.

2.3.3. Propuestas de eliminación de puntos negros que obligan al ciclista a invadir espacios peatonales para evitar peligros o desplazamientos ilógicos.

2.3.4. Propuesta de creación de un carril-bici en el Paseo de las Delicias, de Legazpi a Atocha.

Se desestiman las alegaciones 2.3.3 y 2.3.4. Las propuestas concretas para eliminar puntos negros en cualquier modo de movilidad, o creación de nueva infraestructura ciclista, son el objeto del trabajo cotidiano de los distintos Servicios Técnicos del Ayuntamiento, el cual se regirá por los principios generales establecidos en el PMUS.

2.4.- En materia de movilidad en vehículo privado a motor.

2.4.1 Limitación estricta del tráfico en la zona central de la ciudad, mediante la selección del parque móvil que puede circular en determinadas áreas de la ciudad, sin peajes económicos directos que perjudiquen a una parte de la sociedad más que a otra.

Se desestima. La limitación del tráfico en la zona central de la ciudad está prevista a través de la creación de nuevas Áreas de Prioridad Residencial, contempladas en el PMUS en su acción 57. GESTIÓN DE LAS VÍAS MEDIANTE CREACIÓN DE NUEVAS ÁREAS DE PRIORIDAD RESIDENCIA.

2.4.2 Reducción más radical y ambiciosa de la velocidad de circulación en todo el ámbito urbano, sumándose a la iniciativa europea 30 km/h por unas calles más habitables.

Se estima parcialmente.. Se está a la espera de la publicación del nuevo Reglamento General de Circulación por la DGT, para tener una base legal que permita adoptar al Ayuntamiento medidas más restrictivas en cuanto a la velocidad.

2.4.3 Que los trazados de nuevos viarios en nuevas zonas residenciales tengan en cuenta la limitación al vehículo privado y la reducción de velocidad.

Se desestima. En la acción 41. ESTABLECIMIENTOS DE CRITERIOS DE INTERVENCIÓN URBANÍSTICA PARA LA MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD PEATONAL EN EL ENTORNO URBANO se indica que: "La intervención en la ciudad ha de estar guiada por un objetivo global de mejora de las condiciones que garanticen la calidad de vida, incluyendo entre ellas la integración de la Accesibilidad Universal. En el entorno urbano, la mejora supone incidir con actuaciones sobre el espacio urbano de uso público como las calles, plazas y parques, reforzando el valor del peatón y de su circulación en condiciones de seguridad y accesibilidad y reduciendo el uso del vehículo privado."

2.4.4 Que se articulen medidas automáticas de limitación de tráfico siempre que se superen de manera continuada los umbrales de contaminación en un área determinada.

Se desestima. El Instrumento adecuado para articular dichas medidas no debe ser el PMUS. El Ayuntamiento de Madrid, ha aprobado de forma inicial el Protocolo de Medidas a adoptar durante episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, *en la reunión de la Junta de Gobierno de 17 de julio de 2014, y lo ha sometido al necesario periodo de información pública, encontrándose próxima a adopción definitiva. Es en este documento en el que se establecen las medidas, especialmente de restricción de tráfico, que se aplicarán en caso de ocurrir episodios de contaminación. No obstante, el PMUS ya prevé el desarrollo de un Protocolo de actuaciones en casos de elevada contaminación atmosférica, como se deja entrever en la acción 58 relativa a la Zona de Bajas Emisiones.*

2.5.- En materia de participación ciudadana.

2.5.1 Creación de mesas de movilidad en cada distrito.

Se desestima. El documento ha sido participado por la Mesa de Movilidad de Madrid que se constituyó en el año 2.006 y en la que están representados todos los agentes con implicación en el tema de la movilidad.

2.5.2 Definirse mejor la implicación del sector privado en el desarrollo de los nuevos hábitos de movilidad con incentivos fiscales tanto a empresas como a trabajadores/as.

Se desestima. En la medida 15 IMPULSO A LA IMPLICACIÓN DEL SECTOR PRIVADO A LA MOVILIDAD se incluyen las siguientes acciones que recogen la alegación indicada:

92. REGULACIÓN DE LA MOVILIDAD E NUEVOS DESARROLLOS URBANÍSTICOS.
93. REALIZACIÓN DE PLANES DE MOVILIDAD EN ÁREAS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA Y DE SU SEGUIMIENTO.
94. PROMOCIÓN DE PLANES DE MOVILIDAD DE EMPRESA.
95. IMPULSAR LA COLABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA EN EL DESARROLLO DE INSTRUMENTOS PARA LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE.

2.5.3 El Plan sea reelaborado con una participación y plazos más amplios.

Se desestima. El documento ha sido participado por la Mesa de Movilidad de Madrid que se constituyó en el año 2.006 y en la que están representados todos los agentes con implicación en el tema de la movilidad.

3.- Alegaciones UNIÓN PROGRESO Y DEMOCRACIA

La alegación presentada por **D. Jaime Berenguer de Santiago, en nombre de UNIÓN PROGRESO Y DEMOCRACIA** fue registrada el 29 de julio de 2.014. El texto no numera las alegaciones con lo que se ha hecho una estructuración del texto de una manera no literal:

3.1.- Solicita la devolución del texto para un nuevo análisis y la redacción de propuestas acordes con las necesidades de la ciudad dado que el PMUS que se presenta no cumpliría con los objetivos fundamentales de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y el medio ambiente porque:

- Carece de concreción en sus medidas
- No se diferencia con claridad lo que ya se viene realizando y las nuevas propuestas a implementar.
- Objetivos y actuaciones son poco ambiciosos.
- Carece de cronograma de ejecución.
- Falta presupuesto que asegure su viabilidad
- No presenta un adecuado programa de evolución y seguimiento
- Se pretende ejecutar a espaldas de los ciudadanos a los que no se les facilitará ningún tipo de información sobre el progreso y los beneficios obtenidos.

Se desestima. De acuerdo con lo indicado en la alegación 2.1.1 Las actuaciones específicas no son objeto de este documento, sino del trabajo cotidiano de los distintos Servicios Técnicos del Ayuntamiento, que tendrán siempre en cuenta en dicho trabajo los principios generales establecidos en el PMUS.
Existe en el documento un capítulo 5.- VIABILIDAD ECONÓMICA Y FUNCIONAL donde se describe el presupuesto municipal inicial de las medidas incluidas en el PMUS.
En el capítulo 6 SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN se establece una recopilación de indicadores de progreso de las acciones y de impacto de los objetivos, que junto a la elaboración de informes de seguimiento, entendemos que conforman un programa adecuado para el análisis de la evolución del PMUS.
La Mesa de Movilidad ha sido consultada en todas las fases de elaboración del documento. Una vez aprobado se colgará en la web y se presentará en los Consejos Territoriales de los Distritos. Los sucesivos informes de seguimiento se trasladarán, al igual que se presenta habitualmente el Informe del Estado de la Movilidad anual, a la Mesa de Movilidad, siendo así mismo colgado en la web municipal.

4.- Alegaciones CONFEDERACIÓN EMPRESARIAL DE MADRID

La alegación presentada por **Dña. Sol Olábarri Cervantes, en nombre de CONFEDERACIÓN EMPRESARIAL DE MADRID** fue registrada el 31 de julio de 2.014. El texto no numera las alegaciones con lo que se ha hecho una estructuración del texto de una manera no literal:

AECIM (Asociación de Empresas del Metal de Madrid)

4. 1.- Las medidas previstas para mejorar la gestión de la circulación, tienen un cariz netamente restrictivo y disuasorio, reforzando la capacidad sancionadora de la Administración, sin que se contengan otro tipo de medidas de carácter positivo tales como: mejora de la coordinación de la actuación de los agentes de movilidad ante incidencias en el tráfico, mejora de los sistemas de información a los usuarios sobre el estado de saturación de la circulación.....

Se desestima. Dentro del PMUS se han establecido 15 tipos distintos de medidas, con un total de 95 acciones. En la medida 10 MEJORAS EN LA GESTIÓN DE LA CIRCULACIÓN aparecen medidas restrictivas, pero en otros capítulos del mismo documento existen muchas medidas que complementan las anteriores con mejoras en temas de comunicación, fomento de hábitos sostenible, coordinación entre distintos elementos implicados en la movilidad, etc.... No puede analizarse esta medida de manera aislada, sino como una parte de un documento mucho más completo.

4.2.- La modificación del sistema de tarificación de la Zona SER no contempla de manera expresa la utilización con fines profesionales de vehículos de titularidad privada empresarial. Se propone que se contemple de forma expresa la existencia y el funcionamiento de la tarjeta para vehículos de uso comercial o profesional, sin que sea exigible que el vehículo deba trasladarse de barrio durante este horario.
No se tiene en cuenta a efectos de la determinación de la duración máxima de estacionamiento, el uso con fines comerciales o profesionales de vehículos de titularidad privada cuando el titular es una empresa o profesional.

Se desestima. El PMUS establece la utilidad del SER inteligente, como medida desincentivadora del uso del coche, aplicando tanto criterios de movilidad como ambientales. La alegación realizada se entiende que no tiene cabida en este contexto, ya que el funcionamiento del SER viene regulado por la Ordenanza de Movilidad.

4.3.- Deben mejorarse los sistemas de coordinación y gestión en los APR.

Se desestima. La mejora de la gestión es una acción que no requiere que el PMUS la impulse, ya que es una acción constante de los servicios técnicos municipales, que se benefician además de los avances tecnológicos que permiten un mejor control.

4.4.- Es necesario se establezcan mayores estímulos públicos para la sustitución de vehículos de titularidad privada (empresarial) que utilicen energías convencionales por otros que utilicen energías limpias o menos contaminantes. Debe establecerse un periodo transitorio en el que los vehículos de carácter empresarial y comercial, puedan ir siendo sustituidos una vez acabado su periodo de vida útil, garantizarse su utilización en toda la ciudad y durante todo el tiempo de funcionamiento de la zona SER.

Se desestima. Dentro de la medida 12. PROMOCIÓN DE ENERGÍAS LIMPIAS EN LA TECNOLOGÍA DE LOS VEHÍCULOS se indica que existe otro documento que es el Plan de Calidad del Aire, que debe concentrarse en las medidas relacionadas con la promoción de

energías limpias de los vehículos, dejando las relacionadas más directamente con la gestión de la movilidad y con la reducción del uso del coche para el PMUS.

4.5.- Se propone la puesta en marcha de un sistema de interlocución permanente entre la Administración y las Asociaciones empresariales que permita la realización de propuestas concretas, el seguimiento de las medidas adoptadas y la resolución consensuada de incidencias.

Se desestima. Se entiende que esta propuesta es muy interesante, pero no reúne las características para ser una medida que pueda integrarse en el PMUS, sino como trabajo continúo entre el Ayuntamiento y el sector, que ya se está realizando a través de los canales y foros de diálogo establecidos en el Ayuntamiento.

ASEFOSAM (Asociación de Empresarios de Fontanería, Saneamiento, Gas, Calefacción, Climatización, Electricidad y Afines de Madrid)

IGUAL AECIM

AEHM (Asociación Empresarial Hotelera de Madrid)

4.6.- Deben recogerse de forma clara los siguientes aspectos:

- Acceso con vehículo privado a los establecimientos hoteleros.
- Acceso a parking y garajes propios o cercanos a los establecimientos.
- Facilitar la parada para subida y bajada de viajeros y equipajes, etc.
- Facilitarse espacios de utilización exclusiva para subida y bajada de viajeros en las zonas cercanas a las entradas de los hoteles.

Se desestima. Los mecanismos y procedimientos para facilitar la gestión están siendo revisados. No obstante, la mejora de la gestión es una acción que no requiere que el PMUS la impulse, ya que es una acción constante de los servicios técnicos municipales, que se benefician además de los avances tecnológicos que permiten un mejor control.

4.7.- Igual a lo anterior para los taxis y autobuses turísticos.

Igual alegación 4.6

ASPEMA (Asociación Plurisectorial de Empresarios de Algete)

4.8.- Peatonalización de las siguientes calles:

- C/ de la Morería. Tramo comprendido entre C/ Bailén y la Plaza de la Morería.
- Plaza de la Morería.
- C/ de Caños Viejos.

Se desestima. De acuerdo a lo indicado en la alegación 2.1.1

5.- Alegaciones ECOLOGISTAS EN ACCIÓN DE MADRID

La alegación presentada por **Dña. Elena Díaz Casero, en nombre de ECOLOGISTAS EN ACCIÓN DE MADRID** fue registrada el 31 de julio de 2014. El texto no numera las alegaciones con lo que se ha hecho una estructuración del texto de una manera no literal:

5.1.- CONSIDERACIONES GENERALES

5.1.1 Ausencia de documento estratégico regional.

Se desestima. De acuerdo con lo indicado en el PMUS, la falta de un Plan Director de Movilidad de la Comunidad de Madrid, no debe condicionar la fijación en el PMUS de Madrid de unos estándares mínimos de competitividad, que contemplarán la repercusión del crecimiento sobre el sistema de movilidad.
El objetivo de competitividad se establece específicamente para este PMUS, teniendo en cuenta las características del municipio de Madrid, como centro de una enorme área metropolitana de más de seis millones de personas, condicionado por el crecimiento de la población y los sistemas de transporte del entorno.
La existencia de un documento estratégico regional sería una herramienta muy importante, que ayudaría a enmarcar la movilidad de la ciudad de Madrid, en un contexto adecuado. Pese a que la elaboración de dicho documento no es competencia de este Ayuntamiento, cabe señalar que en todo momento e incluso en el mismo PMUS, se aboga para que el Plan Regional se realice lo antes posible, considerando siempre que las líneas generales establecidas en el presente PMUS, estarán alineadas sin ninguna duda con dicho documento estratégico.

5.1.1 Incumplimiento del proceso de participación.

Se desestima. El proceso de participación de un PMUS, no es un procedimiento reglado en líneas generales. El procedimiento de "Información pública", al cual corresponde esta alegación, ha seguido los procesos y plazos establecidos legalmente.
No obstante lo anterior, hay que destacar que a la documentación presentada para la aprobación inicial, se le añadirá la información relativa a la participación, que hasta el momento no se ha incluido, por considerar que este proceso no había finalizado hasta contestar las alegaciones presentadas en el periodo de información pública.

5.1.2 No se establecen objetivos cuantificados en el PMUS.

Se desestima. El PMUS establece cuatro objetivos concretos: seguridad, universalidad, sostenibilidad y competitividad.
De acuerdo con lo expresado en el capítulo 3. OBJETIVOS Y LÍNEAS ESTRATÉGICAS, los tres primeros objetivos están cuantificados en planificaciones previas o legislación superior, mientras que la competitividad, cuantifica sus valores específicamente para este Plan y vienen relacionados en dicho capítulo.
Como resumen diremos que la competitividad del Transporte Publico se marca como objetivo el crecimiento de un 3% de la velocidad comercial, mientras que la del vehículo privado se centra en no incrementar los datos de congestión actuales con un límite del +/- 5%.

5.1.3 Los indicadores de progreso y cumplimiento solo están cuantificados para el año 2012

Se desestima. Para poder evaluar los indicadores de progreso en el cumplimiento de las acciones es necesario partir de un año base, el año base elegido es el 2012, ya que cuando se empezó a elaborar el Plan, en el 2013, eran los datos conocidos.
Una vez determinados los datos de partida, cada año se evaluarán los datos viéndose la evolución con respecto al año base, para poder evaluar el efecto de las medidas en los objetivos y líneas estratégicas.

5.1.4 Falta en el PMUS una cronología global en la que se pueda apreciar cuándo se inicia y termina cada una de las medidas.

Se desestima. El documento PMUS es un documento estratégico que establece líneas generales, por lo que las medidas serán evolutivas en su mayoría, no teniendo prefijado un inicio y un final salvo aquellas que sean puntuales y su indicador de progreso solo valore la realización o no de la acción en cuestión.
Lo que el PMUS establece es que las medidas duren en el tiempo, intensificándose o reduciéndose en función de su participación en la consecución de los objetivos.

5.1.5 No se establecen qué factores pueden conducir a la revisión del PMUS.

Se estima. En el capítulo 6. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN se establece que en el ecuador del Plan, en el año 2017, se plantea su revisión con objeto de evaluar el nivel de cumplimiento de los objetivos. Lo que no se hace es cuantificar que desviación se entiende que puede llevar a la reconsideración de medidas. Se modifica el texto estableciendo que en el año 2017 debe haberse alcanzado como mínimo el 25% del objetivo final en los indicadores de impacto de la distribución modal. En caso contrario sería necesaria una propuesta de modificación, intensificación u ampliación de las medidas del Plan.

5.1.6 No se establece la realización anual de un plan de seguimiento y evaluación en el que se describan las medidas realizadas los indicadores alcanzados.

Se desestima. En el capítulo 6, SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN, se plantea como mecanismo de seguimiento y evaluación, la realización de un informe anual que recoja la batería de indicadores que se proponen, tanto para evaluar el cumplimiento de los objetivos como de control de las distintas líneas estratégicas, medidas y acciones.
La base para la realización de este documento serán los indicadores del Informe sobre el Estado de la Movilidad que anualmente realiza el Ayuntamiento de Madrid y que permiten disponer de una serie histórica indispensable para la evaluación de tendencias.

5.2.- MOVILIDAD EN VEHICULO PRIVADO Y MOTORIZADO.

5.2.1 Solicita que se disminuyan las plazas de aparcamiento de automóviles en vez de aumentarlas, aunque dicho aumento sea en aparcamientos disuasorios y se pide que se mantengan los aparcamientos municipales en régimen de concesión, frenando su privatización.

Se desestima. El PMUS no establece un aumento indiscriminado de las plazas de aparcamiento. Lo que propone es la acción 49, REALIZACIÓN DE UN ESTUDIO DE ESTACIONAMIENTO FUERA DE LA M30 EN ZONA NO CONTROLADA POR EL SER. Como resultado de este estudio se propone la acción 50, UTILIZACIÓN Y ADECUACIÓN DE SUELO DISPONIBLE PARA ESTACIONAMIENTO FUERA DE CALZADA.
Es necesario tener en cuenta lo que significan muchas de las acciones propuestas en el PMUS, como son las ampliaciones de aceras, peatonalizaciones, carriles bus y creación de infraestructuras ciclistas. Estas acciones llevan aparejado, en muchos casos, la eliminación de estacionamiento en vía pública. El cómputo global de plazas con las medidas propuestas en el PMUS es deficitario, si exceptuamos las propuestas para aparcamientos disuasorios, siendo los residentes los principales afectados.
El objetivo de los aparcamientos disuasorios es eliminar coches de la ciudad, por lo que se entiende como una acción indispensable para la reducción de la presencia del coche.

Por otra parte, como bien se indica en la acción 51, sobre ESTUDIO DE NUEVAS FÓRMULAS DE COMERCIALIZACIÓN DE LAS PLAZAS DE APARCAMIENTO EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS, la patrimonialización y enajenación de los aparcamientos existentes surge como un deseo expreso de los usuarios por adquirir las plazas de aparcamiento en propiedad.
Las operaciones de construcción de aparcamiento fuera de calzada en los últimos años no ha tenido el éxito esperado, observándose una tendencia al abandono por parte de los residentes de las dotaciones actualmente en funcionamiento.
En cualquier caso, ello no prejuzga que en un futuro pudiera retomarse la tipología anterior, siempre que las condiciones socioeconómicas lo permitieran.

5.2.2 Se alega que se limite la velocidad a 50 km/h en las vías de acceso y vías principales y a 20 – 30 km/h en el resto de la ciudad. Asimismo que se controle de forma efectiva el cumplimiento de estas limitaciones.

Se desestima. En la acción 54, GESTIÓN DE LAS VÍAS PRINCIPALES CON REDUCCIÓN DE VELOCIDAD EN LAS VÍAS DE ACCESO A LA CIUDAD, ya se desarrolla lo solicitado en esta alegación, efectuando una mayor graduación de estas velocidades acercándose a los límites urbanos. Se está a la espera de la aprobación inminente del nuevo Reglamento General de Circulación, que regulará dichos aspectos y especificará la tipología de calles sujetas a los distintos límites de velocidad.

5.2.3 Se alega que los carriles-bus en las carreteras de acceso a Madrid sean construidos restando un carril a la circulación y que sean permanentemente de uso exclusivo del transporte público.

Se estima. En la acción 55, GESTIÓN DE LAS VÍAS DE ACCESO A LA CIUDAD CON ESTABLECIMIENTO DE PLATAFORMAS RESERVADAS, ya se indica que las Plataformas reservadas permiten que medios de movilidad más sostenibles como el transporte público o vehículos de alta ocupación, tengan ventajas en sus desplazamientos sobre los que no lo son, y que dichas plataformas no deben realizarse incrementando la capacidad de las vías existentes. No obstante se modificará el texto reformulando dicha acción priorizando el transporte público y enfatizando el uso de un carril de circulación.

5.2.4 Se alega no permitir a las motos la circulación por los carriles bus.

Se desestima. El PMUS de acuerdo con la medida 4.4, MEJORA DE LA MOVILIDAD EN MOTO, indica que el incremento del uso de este modo de transporte es beneficioso para la movilidad de la ciudad, por ocupar menos espacio. No obstante se sigue trabajando en aras de minimizar sus riesgos.

5.2.5 Se alega prohibir el aparcamiento de motos en cualquier acera (también en las de más de 7 metros) y sancionar su incumplimiento.

Se desestima. Esta práctica está contemplada en la Ordenanza de Movilidad. En aquellos sitios donde la afluencia de peatones hace peligrosa esta práctica se señaliza su prohibición de manera específica.

5.2.6 Se alega habilitar espacios de aparcamiento para motos en calzada, quitando espacios destinados al coche e incluirlas en el SER.

Se desestima. Prácticamente la totalidad de los aparcamientos de motos están en calzada y se propone aumentar las plazas, de acuerdo con la acción 24, AMPLIACIÓN DEL NÚMERO DE RESERVAS DE MOTOS. El estar exentas del pago del SER es una medida que va encaminada a favorecer este modo de movilidad urbana.

5.3.- MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO.

5.3.1 Se alega que es necesario adecuar las tarifas a la situación económica de los ciudadanos, estableciendo abonos de transporte específicos para colectivos desfavorecidos.

5.3.2 Se alega que habrá que reducir frecuencias y ampliar itinerarios en los barrios, mejorando la conexión con centros públicos (por ejemplo hospitales), las conexiones entre barrios y favoreciendo los transbordos con el uso del mismo billete.

Se desestima y se procede a dar traslado al Consorcio Regional de Transportes de Madrid de la petición realizada en la alegación 5.3.1 y 5.3.2, dado que depende de otra Administración Pública como es la Comunidad de Madrid.
Por otra parte el Consorcio tiene previsto realizar un estudio sobre el marco tarifario de Transporte Público de la Comunidad de Madrid, que básicamente no ha variado desde1986. Este estudio analizará las pautas de movilidad actuales, la situación financiera del sistema, reclamaciones, y en fin, información y datos de todo tipo para hacer propuestas y revisar desde la zonificación establecida, la introducción de nuevos títulos, la posibilidad de introducir diferencias tarifarias, etc., todo ello además apoyado por las posibilidades que ofrece la nueva TTP.

5.4.- MOVILIDAD PEATONAL.

5.4.1 Se alega disminuir los espacios de aparcamiento de vehículos en superficie, para aumentar el espacio peatonal.

Se desestima. No puede establecerse esta práctica de manera genérica como fórmula de obtención de espacio para incrementar el espacio peatonal. Como se indica en la acción 1, DEFINICIÓN Y CRITERIOS DE LA RED BÁSICA DE PEATONES EN TODO EL MUNICIPIO, no parece haber una intervención única, amplia y visible que permita dar un salto cualitativo en la accesibilidad, la comodidad y la seguridad del conjunto de la red peatonal. No existe un criterio único e incontestable para jerarquizar las actuaciones, pues la combinación de criterios como la intensidad peatonal actual o latente, el equilibrio entre barrios y distritos, la importancia de unos problemas sobre otros según el lugar o la gravedad de los mismos o la complejidad y coste de las soluciones, acaba generando una complejidad solo abarcable a través de la decisión social y política.

5.4.2 Se alega que las medidas de apoyo al peatón deberían ser más concretas, con presupuestos comprometidos y con plazos de ejecución fijos, ampliando la mejora de la movilidad peatonal a los barrios situados al exterior de la M-30 y acordadas con la participación vecinal.

Se desestima. De acuerdo a lo indicado en la Introducción del PMUS: "El Plan, desde su marcado carácter estratégico, define prioridades, define actuaciones tipo, establece escenarios futuros y señala las consideraciones necesarias en su aplicación que permitan alcanzar los objetivos en los plazos deseados. Del mismo modo, establece el mecanismo de seguimiento que permitirá la evaluación y revisión continua del plan, contemplando la

posibilidad de corregir desviaciones o reformular objetivos en una permanente adaptación a entornos dinámicos". Las actuaciones específicas no son objeto de este documento, sino del trabajo cotidiano de los distintos Servicios Técnicos del Ayuntamiento, que tendrán siempre en cuenta en dicho trabajo, los principios generales establecidos en el PMUS.

5.4.3 Se alega que el plan debería incluir medidas encaminadas a dotar a los barrios de itinerarios destinados a los transportes no motorizados que conecten las viviendas con los servicios culturales, educativos, sanitarios, etc...

Se desestima. Esta medida se encuentra ya incluida en la acción 1, DEFINICIÓN Y CRITERIOS DE LA RED BÁSICA DE PEATONES EN TODO EL MUNICIPIO, a partir de los criterios que se establezcan en el nuevo Plan General, el Plan Director de Bulevares y la red definida en la Estrategia para la creación de la red de itinerarios peatonales de la almendra central de Madrid, el PDMP definirá la red básica peatonal de la ciudad, que debe garantizar la conectividad, accesibilidad y seguridad peatonal.
El PDMP también determinará las características funcionales que han de tener estos ejes para garantizar un nivel se servicio adecuado, así como criterios que definan la estructura, jerarquía y redes complementarias de esta red básica peatonal.

5.4.4 Se alega que una medida importante de apoyo al peatón consiste en la disminución de la velocidad de circulación a 20-30 km/h en todas las calles que no sean vías principales.

Se desestima. Ya contestado en alegación 5.2.2

5.5.- MOVILIDAD CICLISTA.

5.5.1 Se alega que una vez que se evalúen los resultados, se amplíe el sistema de bicicleta pública al resto de la ciudad y especialmente a los principales intercambiadores de transporte de los barrios periféricos, a la universidad o a los polígonos industriales. Además de plantearse la gratuidad de la primera media hora.

Se estima parcialmente. La acción 19. ANÁLISIS DEL USO DEL SERVICIO PÚBLICO DE ALQUILER DE BICICLETAS, indica que a la luz del funcionamiento de la 1ª fase del sistema, se podrá plantear la ampliación del ámbito de la bicicleta pública hasta la fase 2 definida en estudios previos, alcanzando las 3.300 bicicletas. Si bien dentro de esta ampliación se consideran fundamentales los puntos de intercambio de transporte, se procede a modificar el texto para recogerlo de forma expresa.
Las experiencias compartidas con otras ciudades demuestran que la gratuidad de la primera media hora es una medida ineficiente por dos razones fundamentales: El usuario captado es mayoritariamente peatón y se produce un fuerte desequilibrio en la gestión, con usos innecesarios.

5.5.2 Se alega la construcción de una red básica de vías ciclistas, con carriles sobre la calzada separados de la circulación general en vías principales, dando soluciones a los cruces e intersecciones para que sean seguros para el ciclista.

Se desestima. Las acciones 17, DETERMINACIÓN Y PROPUESTA DE MEJORA DE LA RED BÁSICA CICLISTA y la 18, DETERMINACIÓN Y PROPUESTA DE MEJORA DE LA RED SECUNDARIA: RED DE ICLOCALLES Y CICLOCARRILES, ya contemplan el contenido de la alegación planteada. En cada vial se analiza cada tramo de una manera conjunta como parte de un itinerario y de una manera individual para definir su configuración y así decidir

el tipo de vía ciclista. Así mismo se analizan las intersecciones o cualquier elemento que lo componga.

5.5.3 Se alega disminuir la velocidad máxima de los vehículos a 30 km/h en todas las calles de un carril por sentido o de un solo sentido y llevar un control efectivo de la misma.

Se desestima. Ya contestada en alegación 5.2.2

5.5.4 Se alega instalar aparcamientos seguros para bicicletas.

Se desestima. Las acciones 20, HABILITACIÓN DE APARCMIENTOS DE BICICLETAS y 22, FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA EN EMPRESAS, ya recogen lo indicado en esta alegación.

5.5.5 Se alega la realización de campañas de educación vial bajo los principios del "tráfico calmado" y de "coexistencia" de tráficos.

Se desestima, en la medida 4.14. COMUNICAR Y FORMAR PARA EL CAMBIO DE HÁBITOS, se indica que uno de los retos principales para alcanzar un modelo de movilidad sostenible y segura es el relativo a las pautas de comportamiento de los ciudadanos, cuyas decisiones diarias de desplazamiento condicionan el conjunto. Por esta razón, la comunicación, en sus vertientes de información, sensibilización, promoción o participación, juega un papel fundamental para conseguir un cambio cultural hacia hábitos sostenibles. Las acciones más relacionadas con la alegación serían la 85, REALIZACIÓN DE CAMPAÑAS DE FOMENTO DE LA MOVILIAD SOSTENIBLE Y SEGURA y la 86, REALIZACIÓN DE CAMAPAÑAS DE FOMENTO DE USO SOSTENIBLE DE MODOS, con especial énfasis en la Convivencia entre modos.

5.5.6 Se alega regular la circulación ciclista por zonas peatonales, mediante la redacción de una ordenanza específica o la inclusión detallada en la Ordenanza de Movilidad actual.

Se desestima. Actualmente el Reglamento General de Circulación no permite la circulación por zonas peatonales. Si el Reglamento modifica este aspecto, se recogerá su regulación en la Ordenanza de Movilidad.

6.- Alegaciones FEDERACIÓN REGIONAL DE ASOCIACIONES VECINALES DE MADRID

La alegación presentada por **Dña. María del Carmen Lostal Martín (FEDERACIÓN REGIONAL DE ASOCIACIONES VECINALES DE MADRID)** fue registrada el 30 de julio de 2.014. El texto no numera las alegaciones con lo que se ha hecho una estructuración del texto de una manera no literal:

6.1.- Que el PMUS debería demandar un Plan Regional, o en su caso, un marco de directrices sobre el que guiarse.

Se desestima. De acuerdo a lo indicado en el PMUS, la falta de un Plan Director de Movilidad de la Comunidad de Madrid, no debe condicionar la fijación en el PMUS de Madrid de unos estándares mínimos de competitividad, que contemplarán la repercusión del crecimiento sobre el sistema de movilidad.
El objetivo de competitividad se establece específicamente para este PMUS, teniendo en cuenta las características del municipio de Madrid, como centro de una enorme área

metropolitana de más de seis millones de personas, condicionado por el crecimiento de la población y los sistemas de transporte del entorno.
La existencia de un documento estratégico regional sería una herramienta muy importante, que ayudaría a enmarcar la movilidad de la ciudad de Madrid, en un contexto adecuado. Pese a que la elaboración de dicho documento no es competencia de este Ayuntamiento, cabe señalar que en todo momento e incluso en el mismo PMUS, se aboga para que el Plan Regional se realice lo antes posible, considerando siempre que las líneas generales establecidas en el presente PMUS, estarán alineadas sin ninguna duda con dicho documento estratégico.

6.2.- Respecto al Transporte Público.

6.2.1 Adecuación de las tarifas a la evolución del IPC.
6.2.2 Adopción de un sistema tarifario integrado (STI).
6.2.3 La puesta en marcha del billete solidario.

Se desestima y se procede a dar traslado al Consorcio Regional de Transportes de Madrid de la petición realizada en la alegación, dado que depende de otra Administración Pública como es la Comunidad de Madrid.
Por otra parte el Consorcio tiene prevista la realización de un estudio sobre el marco tarifario de Transporte Público de la Comunidad de Madrid, que básicamente no ha variado desde1986. Este estudio analizará las pautas de movilidad actuales, la situación financiera del sistema, reclamaciones, y en fin, información y datos de todo tipo para hacer propuestas y revisar desde la zonificación establecida, la introducción de nuevos títulos, la posibilidad de introducir diferencias tarifarias, etc., todo ello además apoyado por las posibilidades que ofrece la nueva TTP.

6.2.4 Consolidación de la red de metro:
- Incremento de la frecuencia.
- Creación de la segunda circular de metro con el trazado de una nueva L-13 y la prolongación hacia Ciudad Lineal de la actual L-11.
- Prolongación de la L-3 hasta el Casar, de la L-9 a Costa Brava y de la L-11 a Cuatro Vientos.
- Estudio de prolongación de otras líneas.
- Actuaciones puntuales con la unión de distintas líneas.
- Ampliación de la red a los nuevos barrios del sureste.
- Ampliación de la L10, operación Chamartín.
- Supresión de barreras arquitectónicas.
- Mejora de la información a los usuarios.

Se desestima. De acuerdo a lo indicado en la Introducción del PMUS: "El Plan, desde su marcado carácter estratégico, define prioridades, define actuaciones tipo, establece escenarios futuros y señala las consideraciones necesarias en su aplicación que permitan alcanzar los objetivos en los plazos deseados."
El PMUS plantea como medida el estudio por parte del CRTM de la viabilidad de todas las posibles ampliaciones de metro planteadas, recogiéndose a modo de ejemplo muchas de las enumeradas en esta alegación, con la información proporcionada por el CRTM al respecto.
Se concreta en las acciones 9, AMPLIACIÓN DE LA L9 DE METRO HASTA COSTA BRAVA y 10, PLANIFICACIÓN DE AMPLIACIONES DE LA RED DE METRO: L10B, L11 Y L13. Todo ello teniendo en cuenta la escala temporal que necesita este tipo de infraestructuras para llevarse a cabo.

6.2.5 Consolidación de la red de cercanías.

- Realizar el enlace del corredor del Henares con la zona norte mediante una línea que conecte el cercanías de Alcalá de Henares con la zona norte
- Apertura de nuevas estaciones/apeaderos.
- Mejora de la información al usuario.
- Desarrollo de la línea transversal, ha desaparecido de los planes del Ministerio de Fomento, por lo que su inclusión en el PMUS ha de ir acompañada de una estrategia específica de presión sobre el mismo.
- La línea de ferrocarril perimetral (M-45) no está bien definida ni se justifica suficientemente su necesidad. El trazado que se sugiere en la página 104 (entre Pinar de las Rozas y San Cristobal de los Ángeles) no coincide con el área en que se detecta su necesidad (este de la M40, corredor del Henares.

Se desestima. En la redacción del PMUS se consideró que no podía excluirse del transporte público la red de cercanías, pese a que las posibilidades de intervención del Ayuntamiento en este aspecto son mínimas

Por este motivo en la acción 8, ANÁLISIS Y ESTUDIO DE LA CREACIÓN DE UN NUEVO CINTURÓN DE TRANSPORTE PÚLICO, se indica que existe un Plan de Infraestructuras Ferroviarias de Cercanías de Madrid (2009-2015), vigente en la redacción del presente PMUS, en el que se establecen una serie de actuaciones que en algún caso no se han iniciado, como es el eje transversa Este – Suroeste y que con los plazos manejados para estas infraestructuras es imposible se realice antes de la finalización de este Plan. No obstante se considera importante incluirlo en esta acción con el fin de que el Ministerio de Fomento considere la viabilidad de esta nueva línea y la incorpore, si los estudios técnicos así lo aconsejan, en la revisión del Plan de Infraestructuras Ferroviarias de Cercanías para Madrid a realizar al finalizar el actualmente en vigor que será en el 2015.

En cuanto a la línea perimetral que se enuncia en la acción indicada, se define diciendo que pudiera ser empleada tanto para transportes de viajeros como de mercancías y que permitiría aliviar parte del tráfico de las autovías de circunvalación (en especial la M-40 y la M-45), con la adecuación de apeaderos y estaciones ahora en desuso (antigua estación de O'Donnell, apeadero de Ribera del Loira, Mercamadrid) y la creación de nuevas estaciones. No obstante dado el estado de desarrollo de esta propuesta, podría estudiarse cualquier otro trazado que se considerara adecuado. El que estas acciones figuren en el PMUS harán que el Ayuntamiento las considere dentro de su estrategia de movilidad y por tanto insista a ADIF para que la desarrolle lo antes posible, aunque se procede a reformular la acción..

Las mejoras en accesibilidad e información en todos los transportes públicos están recogidas en el PMUS.

6.2.6 Mejoras de los servicios de autobús (interurbanos y EMT).

- Cambiar el patrón de recorridos, demasiado radiocéntrico coincidente con la red de metro.
- EMT
  - Aumento de la frecuencia.
  - Mejora de la información.
  - Incremento de los itinerarios transversales fuera de la M30.
  - Mayor concreción de la M35.
  - Evaluación de las numerosas propuestas vecinales de reordenación y creación de nuevas líneas, referidas fundamentalmente a conexiones con equipamientos sanitarios, circulares distritales y conexiones dentro del distrito Centro con autobuses eléctricos.

- Duplicar en los próximos años, la longitud de la red de carriles bus y plataformas reservadas.
- Todas las vías de entrada/salida de gran capacidad deben disponer de plataformas reservadas para, al menos durante las horas punta, la circulación de autobuses. El Ayuntamiento de Madrid, habrá de desarrollar una estrategia de presión dirigida a retomar los proyectos del Ministerio de Fomento de las vías A1 y A5.

Se desestima. La mayoría de las alegaciones incluidas en este punto están recogidas en las distintas acciones de la medida 4.2 FOMENTO DEL TRANSPORTE COLECTIVO, concretamente en las acciones 11, OPTIMIZACIÓN DE LA RED DE AUTOBUSES Y PUESTA EN MARCHA DE LA M35 y 12, CREACIÓN Y AMPLIACIÓN DE LA RED DE CARRILES RESERVADOS EN EL INTERIOR Y ENTRADAS A LA CIUDAD DE MADRID.
Respecto a la creación de nuevas líneas y utilización de distintos tipos de vehículos en recorridos determinados, son peticiones que por su concreción no pueden incluirse e este PMUS y que además son competencia del CRTM, a quien se le traslada.

6.2.7 Avanzar en la intermodalidad.
- Construcción en los próximos años de los intercambiadores de Conde de Casals y Legazpi.
- Provisión de aparcamientos disuasorios junto a áreas intermodales.

Se desestima. Estas alegaciones están incluidas en la medidas 4.8 MEJORA DE LAS CONDICIONES DE INTERMODALIDAD, concretamente en la acción 44, PLANIFICACIÓN Y DISEÑO DE NUEVOS INTERCAMBIADORES y medida 4.9 MEJORA DE LAL GESTIÓN DE LA DEMANDA DEL VEHÍCULO PRIVADO, en la acción 53 CREACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE APARVAMIENTOS DE DISUADIÓN.

6.3.- Disuasión del uso del coche.

6.3.1 Supresión del SER en determinados barrios.

Se desestima. En el PMUS se considera el SER como una herramienta muy efectiva para la disuasión del uso del coche, pero en ningún caso se definen las zonas donde se aplica o se excepciona esta medida ya que es un documento estratégico que no desciende a acciones puntuales.

6.3.2 Restricción del estacionamiento de los no residentes en la almendra central.

Se desestima. Actualmente toda la almendra central está regulada por el SER, mecanismo que ya restringe el uso del estacionamiento para los no residentes. Junto a este mecanismo en las zonas incluidas dentro del APR no se permite ni siquiera el acceso.

6.3.3 Supresión y cuando no sea posible, reducción del aforo de los parking reservados de los edificios de las Administraciones públicas.

Se estima. Esta medida se incluirá en la acción 58, GESTIÓN DE LAS VÍAS MEDIANTE LA IMPLANTACIÓN DE MEDIDAS EN ZONA DE BAJAS EMISIONES.

6.3.4 Establecimiento de un canon a los parking reservados de las empresas, de forma que paguen en función del aforo.

Se desestima. Los aparcamientos privados abonan la tasa por utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público local por paso de vehículos, ya que son

sujetos pasivos de la tasa, en concepto de contribuyente, las personas físicas y jurídicas, así como las entidades a que se refiere el artículo 35.4 de la Ley 58/2003 de 17 de diciembre General Tributaria, que disfruten, utilicen o aprovechen el dominio público local en beneficio particular, para el paso de vehículos o carruajes a través de aceras o calzadas. Por otra parte, para el cálculo de la cuantía de la tasa se tiene en cuenta, ente otros, el parámetro de intensidad de uso (PIU).

6.3.5 Reducción del número de plazas de aparcamiento en superficie, supeditada a la construcción de plazas subterráneas, especialmente las incluidas en los PAR.

- Promoción de nuevos PAR, animando a la iniciativa ciudadana mediante la constitución de cooperativas promotoras y la concertación con las entidades financieras.
- Penalización de las estancias de larga duración de no residentes.
- Conversión total o parcial de los parking municipales existentes en el distrito –Centro en aparcamientos para residentes.
- Veto a la creación de nuevos aparcamientos rotatorios y a la ampliación de los existentes.

Se desestima. Es necesario tener en cuenta lo que significan muchas de las acciones propuestas en el PMUS, como son la ampliación de aceras, peatonalizaciones, carriles bus y creación de infraestructuras ciclistas. Estas acciones implican, en muchos casos, la eliminación de estacionamiento en vía pública.
El PMUS propone en la acción 49 REALIZACIÓN DE UN ESTUDIO DE ESTACIONAMIENTO FUERA DE LA M30 EN ZONA NO CONTROLADA POR EL SER, como resultado de este estudio se indica la acción 50, UTILIZACIÓN Y ADECUACIÓN DE SUELO DISPONIBLE PARA ESTACIONAMIENTO FUERA DE CALZADA.
Por otra parte como bien se indica en la acción 51, ESTUDIO DE NUEVAS FÓRULAS DE COMERCIALIZACIÓN DE LAS PLAZAS DE APARCAMIENTO EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS, la patrimonialización y enajenación de los aparcamientos existentes, surge como un deseo expreso de los usuarios por adquirir las plazas de aparcamiento en propiedad.
Las operaciones de construcción de aparcamiento fuera de calzada en los últimos años no ha tenido el éxito esperado, observándose además una tendencia al abandono por parte de residentes de las dotaciones actualmente en funcionamiento.
En cualquier caso, esto no supone que en un futuro no pueda retomarse la tipología anterior, siempre que las condiciones socioeconómicas lo permitan.
Por otra parte en la acción 52, DEFINICIÓN DE DOTACIONES DE APARCAMIENTO EN EL PGOUM, propone un cambio normativo con respecto a la normativa vigente. Actualmente se está revisando el PGOUM, en dicho Plan se delimitan unos ámbitos y áreas de Regulación de Usos donde se propugna una estrategia de flexibilización de usos, con objeto de permitir a las actividades económicas convivir en mayor medida con el uso residencial favoreciendo el modelo de ciudad sostenible, más diversa y compleja.
En estas áreas atendiendo a la movilidad urbana se caracterizan distintos aspectos, encontrándose entre ellos el déficit de estacionamiento. De esta manera en función de las características de los ámbitos, de los usos y de las estrategias a desarrollar, se definirán dotaciones mínimas y máximas de aparcamiento.

6.3.6 Creación de nuevas áreas de prioridad residencial (APR).

- Estudio de viabilidad de la implantación de otras APR u otras fórmulas de templado de tráfico.
- Mejoras en la gestión de los APR actuales.

Se desestima. La alegación presentada se encuentra recogida en la medida 4.9, MEJORA DE LA GESTIÓN DE LA DEMANDA DEL VEHÍCULO PRIVADO, en la acción 57, GESTIÓN DE LAS VÍAS MEDIANTE CREACIÓN DE NUEVOS APRS.

6.3.7 Corrección del efecto borde que se produce en las zonas perimetrales a M30, final de la zona SER, con la invasión de vehículos de no residentes.
- Procesos de participación ciudadana.
- Mejoras en la dotación de transporte público.
- Exigencias de planes de movilidad a empresas y centros de trabajo de más de, por ejemplo, 10 trabajadores/as.
- Medidas efectivas de eliminación de plazas no legales de aparcamiento.
- Calmado de tráfico.
- Evitar medidas que tengan consecuencias negativas sobre los/as residentes.

Se desestima. La alegación presentada se encuentra recogida en distintas medidas del PMUS, fundamentalmente dentro de la 4.2, FOMENTO DEL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO, 4.9, MEJORA DE LA GESTIÓN DE LA DEMANDA DEL VEHÍCULO PRIVADO, 4.10, MEJORAS EN LA GESTIÓN DE LA CIRCULACIÓN y 4.15, IMPULSO A LA IMPLICACIÓN DEL SECTOR PRIVADO EN LA MOVILIDAD.

6.3.8 Corrección del efecto de atracción de viajes en vehículo particular asociado a determinados equipamientos.
- Mejoras de la dotación de transporte público.
- Medidas efectivas de eliminación de plazas no legales de aparcamiento.
- Aumento del grado de exigencia a los planes de movilidad que elaboran los equipamientos.
- Desarrollo de los proyectos de camino escolar.

Se desestima. Contestación presentada en la alegación 6.3.7

6.3.9 Creación de una potente red de aparcamientos disuasorios.
- Creación de una red fuera del municipio de Madrid.

Se desestima. Alegación contemplada en la medida 4.9, MEJORA DE LA GESTIÓN DE LA DEMANDA DEL VEHÍCULO PRIVADO, acción 53, CREACION Y EXPLOTACIÓN DE APARCAMIENTOS DE DISUASIÓN.

6.3.10 Cautela en la creación de los corredores ambientales, oponiéndonos a que su realización conlleve la reducción de la dotación de plazas de aparcamiento en superficie.

Se desestima. Los corredores ambientales son una figura urbanística que aparece en el avance de la revisión del PGOUM, no en el PMUS.

6.3.11 Finalización de la red viaria existente, referido a completar la funcionalidad de la malla actual, resolviendo cuellos de botella y problemas de conexión.
- No al cierre de la M50 (o M61), a la construcción de la R-1.
- Estudio y ampliación de las conexiones con la M40.
- Accesos a la red de gran capacidad de los nuevos barrios.
- Ejecución de la Gran Vía del Sureste.
- Mejoras/ remodelaciones de algunas arterias importantes como la Avda. de los Rosales, Gran Vía de Villaverde, etc...
- Mejora de accesos al Hospital de Vallecas.

- Conexiones transversales: Sur de San Cristóbas de los Ángeles, este-oeste playa de vías de la estación de Chamartín.
- Desmantelamiento de pasos elevados de Pacífico y Puente de Vallecas.
- Soterramiento de distintos tramos de la M30, M40 y A5.
- Ensanchamiento del túnel de la C/ Embajadores.
- Remodelación de las grandes avenidas de los nuevos barrios.
- Oposición vecinal a: Conversión Avda. de Entrevías en una vía rápida, Creación de una nueva vía de 4 carriles entre la C/ Comercio y la rotonda del monumento del 11M, densificación de la malla en los alrededores de la futura estación de Delicias.

Se desestima. De acuerdo a lo indicado en la Introducción del PMUS: "El Plan, desde su marcado carácter estratégico, define prioridades, define actuaciones tipo, establece escenarios futuros y señala las consideraciones necesarias en su aplicación que permitan alcanzar los objetivos en los plazos deseados. Del mismo modo, establece el mecanismo de seguimiento que permitirá la evaluación y revisión continua del plan, contemplando la posibilidad de corregir desviaciones o reformular objetivos en una permanente adaptación a entornos dinámicos". Las actuaciones específicas no son objeto de este documento, sino del trabajo cotidiano de los distintos Servicios Técnicos del Ayuntamiento, que tendrán siempre en cuenta en dicho trabajo, los principios generales establecidos en el PMUS.
Muchos de los viales contemplados en la alegación no son de titularidad municipal.
En la acción 56, GESTIÓN DE LAS VÍAS PRINCIPALES CON MEDIDAS DE ADECUACIÓN URBANÍSTICA, se recoge también parte de loo solicitado en esta alegación.

6.4.- FOMENTO DE LA MOVILIDAD PEATONAL.

6.4.1 Creación de Áreas de prioridad peatonal en los distritos periféricos.

Se desestima. No se define en el PMUS la figura de áreas de prioridad peatonal. No obstante el espíritu de esta alegación se entiende que está comprendido en la medida 4.1 FOMENTO DE LA MOVILIDAD PEATONAL.

6.5.- FOMENTO DE LA MOVILIDAD EN BICI.

6.5.1 Descoordinación entre el PMUS y la revisión del PGOUM, en la medida 21 se señala que la revisión del PGOUM obligará a que en los nuevos edificios se destine un espacio para aparcar las bicis. En el documento del Avance, sin embargo, tal medida no existe.

Se estima. En la acción 21, ESTABLECIMIENTO DE RESERVA DE ESPACIO PARA BICICLETAS EN LOS NUEVOS EDIFICIOS, se indicaba que para los nuevos edificios se determinará que esta exigencia se realice en todos los nuevos desarrollos que emanen del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid, tanto para edificación residencial como laboral o de servicios. Para ello es necesario que exista una aprobación de normativa que permita la implantación de esta reserva como dotación o nivel similar.
Se procede a modificar la redacción ya que el documento de avance del PGOUM, documento en proceso de evolución, ha estimado que la propuesta que contendrá el nuevo PGOUM será que los metros destinados a espacios para aparcamiento de bicicletas no computarán para la edificabilidad.

6.5.2 Medidas a aplicar en APR, supermanzanas, algunas vías básicas y calles de coexistencias:

- Limitar velocidad de los coches a 10-20-30 Km/h
- Priorizar la circulación de las bicis frente a los vehículos motorizados.
- Permitir la circulación a contramano.
- Permitir la circulación de las bicis por el carril reservado para transporte público.

- Limitar velocidad de las bicis en calles de coexistencia y recordar peatonal.

Se desestima. Las propuestas incluidas en esta alegación, deben ser remitidas cuando se realice una nueva redacción de la Ordenanza de Movilidad.
En cuanto a los límites de velocidad, se desestima. Se está a la espera de la aprobación inminente del nuevo Reglamento General de Circulación, que regulará dichos aspectos y especificará la tipología de calles sujetas a los distintos límites de velocidad.

6.5.3 Medidas en el resto de la estructura viaria:
- El carril bici deber ocupar parte de la calzada.
- Los carriles bici deben ser de sentido único. En vías de doble sentido un carril a cada lado de la calzada y cuando tenga una mediana amplia, un bidireccional por la misma.
- Carriles protegidos por bolardos u otro elemento de protección.
- Facilitar el giro a la izquierda a las bicis.
- Creación de espacios protegidos antes de los pasos de cebra para permitir la salida adelantada.

Se desestima. Las acciones 17, DETERMINACIÓN Y PROPUESTA DE MEJORA DE LA RED BÁSICA CICLISTA y la 18, DETERMINACIÓN Y PROPUESTA DE MEJORA DE LA RED SECUNDARIA: RED DE CICLOCALLES Y CICLOCARRILES, ya contemplan las alegaciones planteadas. En cada vial que se planifica, se analiza cada tramo de una manera conjunta como parte de un itinerario y de una manera individual para definir su configuración y así decidir el tipo de vía ciclista. Así mismo se analizan las intersecciones o cualquier elemento que lo componga.

6.5.4 Creación de aparcabicis en edificios oficiales, especialmente asociados a las estaciones de transporte.

Se desestima. Acción contemplada en la 20, HABILITACIÓN DE APARCAMIENTOS DE BICICLETAS.

6.5.5 Mejora de la intermodalidad con el transporte público.

Se desestima. Alegación repetida, 6.2.7

6.5.6 Redefinición del Bicimad, extendiéndose por toda la ciudad a medio plazo y a corto por el interior de la M30, además de rebajar el precio.

Se estima parcialmente Como ya se indica en la acción 19. ANÁLISIS DEL USO DEL SERVICIO PÚBLICO DE ALQUILER DE BICICLETAS, a la luz del funcionamiento de la 1ª fase del sistema, podrá plantear ampliar el ámbito de la bicicleta pública hasta la fase 2 definida en estudios previos, alcanzando las 3.300 bicicletas. Si bien dentro de esta ampliación se consideran fundamentales los puntos de intercambio de transporte, se procede a modificar el texto para reseñarlo de forma expresa.
Las experiencias compartidas con otras ciudades demuestran que la gratuidad de la primera media hora es una medida ineficiente por dos razones fundamentales: El usuario captado es mayoritariamente peatón y se produce un fuerte desequilibrio en la gestión, con usos innecesarios

6.6.- PROMOCIÓN DE LOS PLANES DE MOVILIDAD DE LAS EMPRESAS, CENTROS DE TRABAJO Y POLÍGONOS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA.

6.6.1 Elaboración de planes de movilidad del personal.

- Aprobación de una Ley regional de movilidad.

Se desestima. Con respecto a los planes de movilidad del personal, esto se recoge en la medida 4.15, IMPULSO A LA IMPLICACIÓN DEL SECTOR PRIVADO EN LA MOVILIDAD.
Por otra parte, de acuerdo a lo indicado en el PMUS, la falta de un Plan Director de Movilidad de la Comunidad de Madrid, no debe condicionar la fijación en el PMUS de Madrid de unos estándares mínimos de competitividad, que contemplarán la repercusión del crecimiento sobre el sistema de movilidad.
El objetivo de competitividad se establece específicamente para este PMUS, teniendo en cuenta las características del municipio de Madrid, como centro de una enorme área metropolitana de más de seis millones de personas, condicionado por el crecimiento de la población y los sistemas de transporte del entorno.
La existencia de un documento estratégico regional sería una herramienta muy importante, que ayudaría a enmarcar la movilidad de la ciudad de Madrid, en un contexto adecuado. Pese a que la elaboración de dicho documento no es competencia de este Ayuntamiento, cabe señalar que en todo momento e incluso en el mismo PMUS, se aboga para que el Plan Regional se realice lo antes posible, considerando siempre que las líneas generales establecidas en el presente PMUS, estarán alineadas sin ninguna duda con dicho documento estratégico.

6.6.2 Reducción de la presión del transporte de mercancías.

- Con medidas dentro de los planes de movilidad de las empresas como por ejemplo: revisión de procesos internos, preferencia de contratación proveedores locales, impulsar la distribución nocturna.....

Se desestima. Estas medidas son algunas de las que deben implementar los empresarios en los PMUS de sus empresas, por lo que no se entiende necesario que estén reflejadas en las acciones del PMUS

6.7.- PROPUESTAS DE LAS ASOCIACIONES VECINALES POR DISTRITOS.
Las asociaciones de los 21 Distritos presentan reclamaciones muy detalladas respecto a problemas de movilidad en los mismos, destacando aquí únicamente las referidas al documento PMUS en cuestión:

6.7.1 Distrito 2: ARGANZUELA

- Falta un diccionario de siglas al final o al principio del documento.
- Las tablas, figuras y gráficos han de estar referenciados en el texto, especialmente en el capítulo 2, Diagnosis.
- No existe congruencia en los datos que se ofrecen en el texto y en los gráficos. Por ejemplo la figura 14 de la pág 39, en la que además algunos de los diagramas suman más de 100.
- Faltan tablas que resuman los datos más importantes, como por ejemplo sobre el uso del vehículo privado y las diferentes variables que influyen en su variación.
- Existen planos muy relevantes que por su tamaño resultan difíciles de entender. (fig 20 pág 40, fig 35 pag 54, págs 103,110,111

Se estima parcialmente. A continuación se detalla dicha estimación:
Se incorporará al documento un diccionario de siglas.
Se referenciarán todas aquellas tablas, figuras y gráficos que no lo estén.
Se revisarán las incongruencias de los datos y los porcentajes de los gráficos que a veces se desajustan al redondear los datos.

Al final del documento se encuentran las tablas con todos los indicadores, por lo que no se considera necesario incorporar otras tablas.
Los planos incorporados son orientativos y deberán desarrollarse cuando se vayan ejecutando las acciones, por lo que no se considera necesario ampliarlos.

6.7.2 Distrito 8: FUENCARRAL EL PARDO

- En la pág. 104 del PMUS de propuestas de carril bus, se proponen dos tramos de Ginzo de Limia que parecen correctos, pero no así en Monforte de Lemos. Se cree que se refiere al tramo de Ginzo de Limia entre Monforte de lemos y Melchor Fernández Almagro y la continuación hasta Sinesio Delgado. En sendos tramos no existe necesidad de carril bus. Se propone que esta calle sea calle 30.

Se estima. Se corregirá la propuesta de los carriles bus en el sentido de la presente alegación en el texto del Plan.

6.8.- PROPUESTAS INCLUIDAS EN LAS NOTAS SOBRE LA MOVILIDAD EN LA COMUNIDAD DE MADRID, DE LA FUNDACIÓN DE ESTUDIOS CIUDADANOS.

6.8.1 Conversión en plazas de residentes de las plazas de los aparcamientos rotatorios y mixtos según vayan venciendo las concesiones de la explotación a empresas privadas.

Se desestima. La actual coyuntura socioeconómica no permite al Ayuntamiento establecer esta medida con carácter general, pero sí se contempla la posibilidad de que cuando venzan estas concesiones, si no pueden reconvertirse de manera completa estos aparcamientos, si permita un uso mixto.

6.8.2 Reducción paulatina de del voluminoso paquete de plazas de aparcamiento reservado para empleados y/o clientes de la Administración pública y de las empresas privadas, tanto de las plazas localizadas en la vía pública como de las existentes en parking exclusivos.

Se estima. Esta medida se incluirá en la acción 58, GESTIÓN DE LAS VÍAS MEDIANTE LA IMPLANTACIÓN DE MEDIDAS EN ZONA DE BAJAS EMISIONES, modificando el texto convenientemente.

7.- Alegaciones GRUPO MUNICIPAL DE IZQUIERDA UNIDA

La alegación presentada el **GRUPO MUNICIPAL DE IZQUIERDA UNIDA** fue registrada el 1 de agosto de 2.014. El texto no numera las alegaciones con lo que se ha hecho una estructuración del texto de una manera no literal:

7.1.- Área libre de tráfico el Casco Histórico.

- Declaración como Área peatonal a la Puerta del Sol y calles en la actualidad peatonales, dotando de coherencia a los núcleos dispersos existentes.

Se desestima. El PMUS establece dentro de su medida 4.1, FOMENTO DE LA MOVILIDAD PEATONAL, acciones encaminadas a mejorar este modo y concretamente en la acción 3, DEFINICIÓN FUNCIONAL DE LOS DISTINTOS TIPOS DE CALLES DE PRIORIDAD PEATONAL Y PROPUESTA DE AMPLIACIÓN, se indica que El Plan Director de Movilidad Peatonal promoverá la implantación de calles de prioridad peatonal en sus diferentes tipologías (desde calles peatonales hasta zonas30), de acuerdo con sus específicos requisitos funcionales y hará una propuesta de localización en cada zona de la ciudad de Madrid.

7.2.- Creación de áreas de coexistencia, de preferencia peatonal, limitando el tráfico rodado de paso, recuperando para el transporte público y los ciudadanos las calles.

- Centro Histórico definido por los barrios de Sol, Palacio, Las Letras (Cortes) y Embajadores.
- Cascos históricos de los municipios anexionados a Madrid en los años 40/50, Fuencarral, Aravaca, Carabanchel Alto y Bajo, Hortaleza, Villacerde Alto, Vicálvaro y Barajas.
- Plaza de Olavide.

Se desestima. Igual alegación 7.1

7.3.- Áreas 20/30, de velocidad limitada, a través de un tratamiento coherente del espacio público.

- Área 20 "Primer Cinturón".
- Área 20 "Casco Antiguo" de Vallecas (Puente).
- Áreas 20 "Colonias Históricas".
- Área 30 en el espacio residencial no incluido como área peatonal, de coexistencia o de velocidad limitada a 20 km/h.

Se desestima. Se está a la espera de la aprobación inminente del nuevo Reglamento General de Circulación, que regulará dichos aspectos y especificará la tipología de calles sujetas a los distintos límites de velocidad.

7.4.- Mejora de la Calidad peatonal de la red viaria mediante:

- Distribución de la sección viaria 50% acera/ 50% calzada, limitándose en las calles inferiores a 7 metros el aparcamiento.
- Establecer criterios de calidad peatonal en la localización y uso del mobiliario urbano.
- Proceder a la protección de las aceras, mediante los distintos sistemas que aporte la ingeniería de tráfico.
- Garantizar el acceso seguro y directo de los peatones al transporte público, así como a todos los servicios públicos de alta concentración y uso.
- Rectificar los elementos encauzadores del tráfico en zonas peatonales.
- Supresión de barreras arquitectónicas y mejora de la accesibilidad
    - Plan de supresión de barreras arquitectónicas.
    - Calado de barreras de las grandes infraestructuras viarias en el área interior M40.
    - Mejora de accesibilidad al transporte público.
- Revisión de la participación del modo pie en el reparto modal, por disparidad en los índices a lo largo del documento.
- Actuación sobre 12 itinerarios peatonales.
- Adaptación de los cruces peatonales.

Se desestima. La alegación presentada se encuentra recogida en distintas medidas del PMUS, fundamentalmente dentro de la 4.1, FOMENTO DE LA MOVILIDAD PEATONAL 4.2, FOMENTO DEL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO, 4.7, MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD A TODOS LOS MODOS DE TRANSPORTE.

7.5.- Transporte público.

7.5.1 Precios incentivadores del uso con régimen tarifario especial para personas en paro y excluidas y aumento de edad para el abono joven.

Se desestima y se procede a dar traslado al Consorcio Regional de Transportes de Madrid de la petición realizada en la alegación, dado que depende de otra Administración Pública como es la Comunidad de Madrid.

Por otra parte el Consorcio tiene previsto realizar un estudio sobre el marco tarifario de Transporte Público de la Comunidad de Madrid, que básicamente no ha variado desde1986. Este estudio analizará las pautas de movilidad actuales, la situación financiera del sistema, reclamaciones, y en fin, información y datos de todo tipo para hacer propuestas y revisar

desde la zonificación establecida, la introducción de nuevos títulos, la posibilidad de introducir diferencias tarifarias, etc., todo ello además apoyado por las posibilidades que ofrece la nueva TTP.

7.5.2 Adecuación del transporte público a las personas con discapacidad y/o movilidad reducida.

Se desestima. Esta alegación, en la parte que se encuentra dentro del ámbito del PMUS está recogida dentro de la medida 7, MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD A TODOS LOS MODOS DE TRANSPORTE.

7.5.3 Mejora de información en materia de horarios y servicios.

Se desestima. Esta alegación se encuentra recogida dentro de la medida 4.2, PROMOCIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO, concretamente en las acciones 14, MEJORA DE LA INFORMACIÓN AL USUARIO DEL AUTOBÚS y la 16, MEJORA DE LA INFORMACIÓN AL USUARIO: DIFUSIÓN DE LA INFORMACIÓN DEN CENTRO INTEGRADO DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE MADRID (CITRAM).

7.5.4 Implantación del sistema de metro ligero-tranvía.

Se desestima, porque el PMUS está fundamentado en medidas de gestión no en grandes inversiones en infraestructuras.

7.5.5 Ampliación de la red de METRO a aquellas zonas de la ciudad cuya demanda no pueda ser cubierta por el autobús o el tranvía.

Se desestima. De acuerdo a lo indicado en la Introducción del PMUS: "El Plan, desde su marcado carácter estratégico, define prioridades, define actuaciones tipo, establece escenarios futuros y señala las consideraciones necesarias en su aplicación que permitan alcanzar los objetivos en los plazos deseados."
El PMUS plantea como medida el estudio por parte del CRTM de la viabilidad de todas las posibles ampliaciones de metro planteadas, recogiéndose a modo de ejemplo muchas de las enumeradas en esta alegación, con la información proporcionada por el CRTM al respecto, no obstante no se considera con carácter general, dado el coste de la infraestructura, que sea el metro el transporte público que suplirá la falta de cobertura de autobuses.

7.5.6 Autobús – EMT.

- Dotar de este servicio a todos los barrios que carecen de él.
- Implantación microbuses ecológicos en el área central de la ciudad.
- Implantación de servicios de taxi colectivo (bus-taxi) en zonas de baja densidad. Ampliación del número de postes de llenado de gas comprimido.
- Continuar con la instalación del SAE.
- Creación de red de itinerarios prioritarios para el autobús.
- Aumento de la flota y líneas de autobuses nocturnos.

Se desestima. Todas las propuestas incluidas en esta alegación, se recogen en la medida 4.2, PROMOCIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO, concretamente en las acciones 11. Optimización de la red de autobuses y puesta en marcha de la M-35,.12. Creación y ampliación de la red de carriles reservados en el interior y entradas a la ciudad de Madrid, 13. Priorización semafórica del transporte público.

Por otra parte en cuanto a los medios de propulsión, la medida 12. PROMOCIÓN DE ENERGÍAS LIMPIAS EN LA TECNOLOGÍA DE LOS VEHÍCULOS, recoge estos aspectos desde la perspectiva de un PMUS.

7.5.7 Intercambiadores – Plataformas Reservadas.

Se desestima. Esta alegación está recogida en las acciones:
44. PLANIFICACIÓN Y DESARROLLO DE NUEVOS INTERCAMBIADORES,
45. PLANIFICACIÓN Y DESRROLLO DE NUEVAS ÁREAS INTERMODALES,
55. GESTIÓN DE LAS VÍAS DE ACCESO A LA CIUDAD CON ESTABLECIMIENTO DE PLATAFORMS RESERVADAS.

7.6.- Madrid en bici

7.6.1 Fomentar la utilización de la bicicleta como medio de transporte: creando carriles-bici, itinerarios seguros para bicicletas, instalando aparcamientos de bicicletas, acotando calles en diferentes distritos los días festivos, fomentar el transporte de bicicletas en Metro y Cercanías y organizando todos los años la Fiesta de la Bicicleta.

Se desestima. Las acciones 17, DETERMINACIÓN Y PROPUESTA DE MEJORA DE LA RED BÁSICA CICLISTA y la 18, DETERMINACIÓN Y PROPUESTA DE MEJORA DE LA RED SECUNDARIA: RED DE CICLOCALLES Y CICLOCARRILES, ya contemplan las alegaciones planteadas. En cada vial que se planifica, se analiza cada tramo de una manera conjunta como parte de un itinerario y de una manera individual para definir su configuración y así decidir el tipo de vía ciclista. Así mismo se analizan las intersecciones o cualquier elemento que lo componga.
En cuanto a los aparcamientos de bicicletas existe la acción 20. HABILITACIÓN DE APARCAMIENTOS DE BICICLETAS y la promoción se recoge en las acciones:
85, REALIZACIÓN DE CAMPAÑAS DE FOMENTO DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA.
86. REALIZACIÓN DE CAMPAÑAS DE FOMENTO DE USO SOSTENIBLE DE MODOS.
87. AMPLIACIÓN DE LAS CAMPAÑAS DE COMUNICACIÓN A TRAVÉS DE, INTERNET.
89. REALIZACIÓN DE CAMPAÑAS DE EDUCACIÓN Y FORMACIÓN EN MOVILIDAD CICLISTA.

7.6.2 Se proponen 9 carriles-bici que conecten los nudos e intercambiadores de transporte con los principales barrios, centros productivos y grandes equipamientos.

Se desestima. Igual alegación 7.6.1

7.6.3 Desarrollo del programa "A la escuela en bici".

Se desestima. El programa que se está desarrollando es el Camino seguro al cole, que se encuentra dentro de la medida 89. REALIZACIÓN DE CAMPAÑAS DE EDUCACIÓN Y FORMACIÓN ENMOVILIDAD CICLISTA

7.6.4 Destinar como mínimo el 1% del presupuesto municipal a obras e infraestructuras viarias al fomento del uso de la bicicleta de la ciudad.

Se desestima. El PMUS es un documento estratégico, con un espacio temporal que abarca varias legislaturas, por lo que no parece el documento adecuado para adquirir un compromiso presupuestario del calado del que se indica en esta alegación.

8.- Alegaciones GRUPO MUNICIPAL SOCIALISTA

La alegación presentada por **Dña. Ruth Porta Cantoni,** en nombre **de GRUPO MUNICIPAL SOCIALISTA** fue registrada el 1 de agosto de 2.014. El texto no numera las alegaciones con lo que se ha hecho una estructuración del texto de una manera no literal:

8.1.- El plan aprobado no cumple los requisitos mínimos de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, sería necesario incorporar al documento presentado el programa detallado de medidas y acciones con su respectivo presupuesto.

Se desestima. De acuerdo con lo indicado en la Introducción del PMUS: "El Plan, desde su marcado carácter estratégico, define prioridades, define actuaciones tipo, establece escenarios futuros y señala las consideraciones necesarias en su aplicación que permitan alcanzar los objetivos en los plazos deseados. Del mismo modo, establece el mecanismo de seguimiento que permitirá la evaluación y revisión continua del plan, contemplando la posibilidad de corregir desviaciones o reformular objetivos en una permanente adaptación a entornos dinámicos". Las actuaciones concretas no son objeto de este documento, sino del trabajo diario de los distintos Servicios Técnicos del Ayuntamiento, que tendrán siempre en cuenta en dicho trabajo, los principios generales establecidos en el PMUS.

8.2.- Sobre el procedimiento de tramitación del Plan:

8.2.1 Debería someterse a la consideración del Pleno del Ayuntamiento, ya que su plazo de vigencia afecta a tres mandatos municipales.

Se desestima. La Ley de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid, Ley 22/2006 de 4 de Julio, en su artículo 11 sobre 'Atribuciones del Pleno' establece las competencias del Pleno del Ayuntamiento, entre las que no se encuentra la adopción de Planes. Esta cuestión se encuentra, sin embargo, asignada a la Junta de Gobierno, como establece su artículo 17, sobre 'Atribuciones de la Junta de Gobierno' que dice literalmente: Corresponde a la Junta de Gobierno... b) Adoptar planes, programas y directrices vinculantes para todos los órganos ejecutivos, organismos y empresas del Ayuntamiento de Madrid.

8.2.2 El Plan establece un marco para la futura autorización de proyectos relativos al transporte, debería someterse a una evaluación ambiental estratégica, en los términos que establece la Ley 21/2013 de 9 de diciembre de Evaluación Ambiental.

Se desestima. De acuerdo con al artículo 3 de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre Evaluación de los efectos de determinados planes y programas sobre el medio ambiente, deberán ser objeto de evaluación ambiental aquellos planes que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente y que cumplan los dos requisitos siguientes:
a) Que se elaboren o aprueben por una Administración pública
b)Que su elaboración y aprobación venga exigida por una disposición legal o reglamentaria o por Acuerdo del Consejo de Ministros o Consejo de Gobierno de una Comunidad Autónoma.

Además, en el mismo artículo se define que para entender que tienen efectos significativos sobre el medio ambiente deberán:
a) Establecer el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental, o bien
b) Requerir una evaluación conforme a la normativa reguladora de la Red Natura 2000.

Pues bien, aunque el PMUS ha sido elaborado y aprobado por una Administración Pública, el Ayuntamiento de Madrid, no se cumple el apartado b) del artículo 3 de la mencionada Ley 9/2006, es decir que su elaboración y aprobación venga exigida por una disposición legal o reglamentaria.
Por tanto, solo en el caso de que el PMUS estableciese el marco para la futura autorización de proyectos que legalmente debiesen someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, debería realizarse una determinación caso por caso con objeto de valorar la necesidad de que el citado PMUS se sometiese al procedimiento de evaluación ambiental estratégica. Y este no es el caso ya que, como se ha hecho notar en la respuesta a la primera alegación, se trata de un Plan estratégico, que define prioridades y actuaciones tipo, establece escenarios futuros y señala las consideraciones necesarias en su aplicación que permitan alcanzar los objetivos en los plazos deseados.

8.3.- Carencias y contradicciones del Plan.

8.3.1 El documento entregado a la Mesa, se ha modificado posteriormente y el documento aprobado por la Junta de Gobierno difiere del anterior en varios puntos que afectan, entre otros, al apartado de fomento del transporte público, al de promoción de energías limpias en la tecnología de los vehículos, al de mejoras de la gestión de la demanda en vehículo privado y al de recursos económicos. El apartado de recursos económicos presenta una contradicción en las cifras ya que mientras en el texto se dice que el total de gastos asciende a 530 millones de €, en el cuadro adjunto este total asciende a 692 millones de €.

Se estima. Efectivamente el documento presentado a la Mesa de movilidad se modificó posteriormente en algunos apartados para introducir algunas propuestas de mejora de redacción, correcciones de errores advertidos, y observaciones recibidas tanto de miembros de la mesa como de diferentes departamentos municipales durante el proceso de consulta interno previo a la aprobación inicial por la Junta de Gobierno. Entre ellos se corrigió el cuadro adjunto, ajustándolo a la realidad de los valores de adjudicación de los contratos integrales ya que las cifras mostradas eran erróneas. Sin embargo no se modificó el texto, procediendo ahora a su corrección.

8.4.- Medidas y acciones del Plan no acordes con los objetivos.

8.4.1 De la relación de 15 epígrafes denominados medidas creemos que debería suprimirse el 4, titulado Fomento de la movilidad en moto, ya que no consideramos que éste sea un modo limpio o sostenible y echamos de menos alguna referencia a la recuperación del espacio público.

Se estima parcialmente. La moto es un medio de movilidad cuya principal ventaja es precisamente su menor ocupación del espacio público. No obstante, precisa de medidas de mejora de las condiciones de movilidad para contrarrestar el mayor riesgo y siniestralidad asociados a este modo de transporte. Por tanto se modificará el título del correspondiente epígrafe sustituyéndolo por Mejora de la Movilidad en Moto y se adecuará la redacción del mismo.

8.5.- En cuanto a las acciones:

8.5.1 Rechazamos la acción 51 que contempla la privatización de los aparcamientos de residentes.

Se desestima. La privatización de los aparcamientos de residentes responde al deseo de los usuarios de adquirir las plazas de aparcamiento en propiedad. Este proceso permitirá establecer nuevos modelos más atractivos de acceso y mantenimiento de los aparcamientos existentes.

8.5.2 Rechazamos las medidas relativas al SER, que ha quedado desvirtuado con las últimas modificaciones.

Se desestima. El Servicio de Estacionamiento Regulado es la principal herramienta para la disuasión de la utilización del vehículo privado en las ciudades. El SER en Madrid está, por primera vez, gestionado con criterios de sostenibilidad ambiental siendo un sistema pionero en introducir el principio contaminador-pagador en su tarificación, con el consiguiente efecto sobre la concienciación ciudadana. El sistema además permite controlar el tiempo de estacionamiento fomentando la rotación en las plazas de estacionamiento.

8.5.3 Hacer una revisión de todas las medidas, manteniendo las que puedan concretarse y evaluar correctamente y suprimiendo aquellas que respondan sólo a un deseo o una posibilidad.

Se desestima. Dado el marco temporal del Plan, la eliminación de medidas deseables que en el momento de la redacción no puedan concretarse más debido a que estén pendientes del desarrollo de determinadas piezas normativas dependientes de otras Administraciones, o sin definir por el momento el correspondiente presupuesto de ejecución, podría dificultar en el futuro su necesaria implementación por lo que parece más acorde con el carácter estratégico del documento mantenerlas todas ellas para su futura ejecución cuando se den las necesarias condiciones de factibilidad.

9.- Alegaciones ASOCIACION VECINAL LA FLOR

La alegación presentada por **Dña Concepción Merino,** en nombre **de ASOCIACION VECINAL LA FLOR** fue registrada el 4 de agosto de 2.014. El texto no numera las alegaciones con lo que se ha hecho una estructuración del texto de una manera no literal:

9.1.- El PMUS debería contar con la posibilidad de una amplia participación ciudadana, cuestión imposible dadas las fechas y plazos en los que se ha abierto el procedimiento.

Se desestima. El proceso de participación de un PMUS, no es un procedimiento reglado en líneas generales. El procedimiento de "Información pública", al cual corresponde esta alegación, ha seguido los procesos y plazos establecidos legalmente.
No obstante lo anterior, hay que destacar que a la documentación presentada para la aprobación inicial, se le añadirá la información relativa a la participación, que hasta el momento no se ha incluido, por considerar que este proceso no había finalizado hasta contestar las alegaciones presentadas en el periodo de información pública

9.2.- Este Plan de Movilidad debería haber sido remitido a los Consejos de Distrito.

Se estima. Una vez aprobado el PMUS será presentado en todos los Consejos de Distrito que así lo soliciten.

9.4.- Un PMUS para la ciudad de Madrid, debe tener en cuenta también, la movilidad sostenible para la región.

Se desestima. De acuerdo a lo indicado en el PMUS, la falta de un Plan Director de Movilidad de la Comunidad de Madrid, no debe condicionar la fijación en el PMUS de Madrid de unos estándares mínimos de competitividad, que contemplarán la repercusión del crecimiento sobre el sistema de movilidad.
El objetivo de competitividad se establece específicamente para este PMUS, teniendo en cuenta las características del municipio de Madrid, como centro de una enorme área metropolitana de más de seis millones de personas, condicionado por el crecimiento de la población y los sistemas de transporte del entorno.
La existencia de un documento estratégico regional sería una herramienta muy importante, que ayudaría a enmarcar la movilidad de la ciudad de Madrid, en un contexto adecuado. Pese a que la elaboración de dicho documento no es competencia de este Ayuntamiento, cabe señalar que en todo momento e incluso en el mismo PMUS, se aboga para que el Plan Regional se realice lo antes posible, considerando siempre que las líneas generales establecidas en el presente PMUS, estarán alineadas sin ninguna duda con dicho documento estratégico.

9.5.- En PMUS debería incorporar el tranvía.

Se desestima, porque el PMUS está fundamentado en medidas de gestión no en grandes inversiones en infraestructuras.

9.6.- Mejoras necesarias y urgentes en BICIMAD.
- El sistema ofrece servicio únicamente al centro.
- Excesivo pago inicial.

Se estima parcialmente. La acción 19. ANÁLISIS DEL USO DEL SERVICIO PÚBLICO DE ALQUILER DE BICICLETAS, establece que a la luz del funcionamiento de la 1ª fase del sistema, se podrá plantear la ampliación del ámbito de la bicicleta pública hasta la fase 2 definida en estudios previos, alcanzando las 3.300 bicicletas. Si bien dentro de esta ampliación se consideran fundamentales los puntos de intercambio de transporte, se procede a modificar el texto para indicarlo de forma expresa..
Las experiencias compartidas con otras ciudades demuestran que la gratuidad de la primera media hora es una medida ineficiente por dos razones fundamentales: El usuario captado es mayoritariamente peatón y se produce un fuerte desequilibrio en la gestión, con usos innecesarios

9.7.- Instalación de aparcamientos para bicicletas.

Se desestima. La alegación se encuentra recogida en la acción 20. HABILITACIÓN DE APARCAMIENTOS DE BICICLETAS

9.8.- Construcción de aparcamientos para residentes en zonas deficitarias.

Se desestima. En la acción 51, ESTUDIO DE NUEVAS FÓRULAS DE COMERCIALIZACIÓN DE LAS PLAZAS DE APARCAMIENTO EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS, la patrimonialización y enajenación de los aparcamientos existentes, surge como un deseo expreso de los usuarios por adquirir las plazas de aparcamiento en propiedad.

Las operaciones de construcción de aparcamiento fuera de calzada en los últimos años no tuvo el éxito esperado, observándose además una tendencia al abandono por parte de residentes de las dotaciones actualmente en funcionamiento.
En cualquier caso, esto no supone que en un futuro no pueda retomarse la tipología anterior, siempre que las condiciones socioeconómicas lo permitan.

9.9.- Construcción de aparcamientos disuasorios.

Se desestima. Esta alegación está recogida en la acción 53. CREACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE APARCAMIENTOS DE DISUASIÓN.

9.10.- Creación de calles de prioridad peatonal, calles Residencial o Zona 30, contando con una amplia participación ciudadana.

Se desestima. El PMUS establece dentro de sus medida 4.1, FOMENTO DE LA MOVILIDAD PEATONAL, acciones encaminadas a mejorar este modo y concretamente en la acción 3, DEFINICIÓN FUNCIONAL DE LOS DISTINTOS TIPOS DE CALLES DE PRIORIDAD PEATONAL Y PROPUESTA DE AMPLIACIÓN, se indica que El Plan Director de Movilidad Peatonal promoverá la implantación de calles de prioridad peatonal en sus diferentes tipologías (desde calles peatonales hasta zonas30), de acuerdo con sus específicos requisitos funcionales y hará una propuesta de localización en cada zona de la ciudad de Madrid.

9.11.- Peatonalizar los domingos una de las calles principales de cada uno de los barrios acordada también de forma participativa.

Se estima. Esta medida no se puede considerar de manera genérica, pero dentro de la acción 4, CREACIÓN DE RED DE ITINERARIOS TEMÁTICOS, incluida fomento de la movilidad peatonal, puede establecerse la creación de grupos de trabajo en los Distritos, con un proceso participativo, que elabore propuestas que luego se analicen técnicamente y culminen en acciones como la indicada en esta alegación, de las que se hará un seguimiento, para posteriores propuestas relacionadas con este modo de transporte. Se modifica el texto en dicho sentido.

9.12.- Ampliar la frecuencia de paso de autobuses y modificar la propuesta del cuadro de la pg 104 que induce a error, pues se habla de carril bus en la avenida de Monforte de Lemos en el tramo comprendido entre Ginzo de Limia y Melchor Fernández Almagro, cuando la primera de esas calles es perpendicular a Monforte de Lemos y la segunda es paralela.
Entendemos que se quiere decir, el carril bus se propone en la C/Ginzo de Limia, en los tramos entre Monforte de Lemos y Melchor Fernández Almagro y entre esta última y Sinesio Delgado.
Actualmente en el primer tramo considerado no circulan autobuses, no se considera necesario la creación de un carril bus en los tramos indicados de dicha calle.

Se estima parcialmente. El PMUS propone medidas para que la velocidad comercial de los autobuses se incremente, pero la frecuencia de los mismos, debido a la explotación de la línea, no puede ser objeto de este PMUS, al ser el CRTM quien debe tomar estas decisiones. Por otra parte, detectado el error indicado en la pág. 104 y las razones indicadas, se procede a corregir el mismo.

10.- Alegaciones COMITÉ MADRILEÑO DE TRANSPORTE POR CARRETERA

La alegación presentada por el **COMITÉ MADRILEÑO DE TRANSPORTE POR CARRETERA** fue registrada el 5 de agosto de 2.014. El texto no numera las alegaciones con lo que se ha hecho una estructuración del texto de una manera no literal:

DEPARTAMENTO DE VIAJEROS
10.1 El Plan debe recoger expresamente la prohibición de circulación de motos por los carriles bus-taxi.

10.2 El Plan debe incluir que se permita la circulación por los carriles bus-taxi a los vehículos de transporte de viajeros (urbanos e interurbanos) de más de nueve plazas y los vehículos de alquiler con conductor.

Se desestiman ambas alegaciones. El PMUS no es el instrumento normativo donde puede prohibirse o permitirse las cuestiones objeto de esta alegación. Es en la Ordenanza de Movilidad donde se recoge y es en el proceso de elaboración de la misma donde deben remitirse estas alegaciones.

SECCIÓN DE ARRENDADORES DE VEHÍCULOS

AMAUTO (Asociación Madrileña de Auto-turismos VTC)
10.3.- El Plan no tiene en cuenta la movilidad de la totalidad del transporte público al no considerar el alquiler de vehículos con conductor y autocares.

Se desestima. Igual alegación10.2

SECCIÓN DE *TRANSPORTE* PÚBLICO INTERURBANO REGULAR DE USO ESPECIAL Y DISCRECIONAL EN AUTOBÚS.

AETRAM (Asociación de Empresarios de Transporte en Autocar de Madrid).
10.4.-Fomento del transporte público. Se propone que los vehículos autocares de su sector deberían poder utilizar el Carril Bus Express de O´Donell.
10.5.- Mejoras en la Gestión del Transporte público Turístico discrecional. Se solicita inclusión de nuevo de dos paradas relativas a la C/ Mayor y la Plaza de Isabel II. Si no se reponen las mismas se solicita localizar alguna zona alternativa, dada la importancia de la zona por su interés turístico y de movilidad.

Se desestiman ambas alegaciones. De acuerdo con lo indicado en la Introducción del PMUS: "El Plan, desde su marcado carácter estratégico, define prioridades, define actuaciones tipo, establece escenarios futuros y señala las consideraciones necesarias en su aplicación que permitan alcanzar los objetivos en los plazos deseados. Del mismo modo, establece el mecanismo de seguimiento que permitirá la evaluación y revisión continua del plan, contemplando la posibilidad de corregir desviaciones o reformular objetivos en una permanente adaptación a entornos dinámicos". Las actuaciones concretas no son objeto de este documento, sino del trabajo diario de los distintos Servicios Técnicos del Ayuntamiento, que tendrán siempre en cuenta en dicho trabajo, los principios generales establecidos en el PMUS.

AMT (Asociación Madrileña del taxi)
10.6.- Evitar cualquier indicación o manifestación en el Plan a la prohibición de circulación de los vehículos auto-taci en zonas de la ciudad.

Se desestima. El PMUS ha valorado todas las medidas que se consideran puedan ser útiles para la mejora de la movilidad sostenible. La medida 30 contempla LIMITACIÓN A LA CIRCULACIÓN EN VACÍO, como una de ellas, pero siempre debidamente justificada.

AGATM (Asociación Gremial del auto-taxi de Madrid)

10.7.- El PMUS deberá extenderse de manera coordinada en el caso del taxi a todos los municipios que forman, o en su caso, vayan a formar parte del Área de Prestación Conjunta, todo ello conforme al Plan Director de Movilidad de la Comunidad de Madrid.

Se desestima. El PMUS tiene un ámbito de actuación definido en el diagnóstico, que no tiene ninguna relación con el Área de Prestación Conjunta. Se desconoce el documento a que se hace referencia en la alegación.

10.8.- Las asociaciones gremiales del taxi deben estar también presentes como agentes involucrados en la participación, desarrollo y seguimiento de las medidas del apartado 4.2 Transporte público colectivo, 4.6 Movilidad colaborativa, 4.7 Accesibilidad, 4.10 Gestión de la circulación , 4.13 Transporte turístico, 4.14 Comunicación y formación y 4.15 Impulso al sector privado.

Se desestima. El proceso de participación de un PMUS, no es un procedimiento reglado en líneas generales. El procedimiento de "Información pública", al cual corresponde esta alegación, ha seguido los procesos y plazos establecidos legalmente.

10.9.- Diagnosis

10.9.1 Ampliar la oferta de vehículos con energías menos contaminantes.

10.9.2 Promover que los fabricantes presenten los modelos para taxis en distintas versiones de carburantes, compatibles asimismo con la instalación de mamparas de seguridad.

Se desestima. El PMUS no es el instrumento adecuado para canalizar las propuestas incluidas en las alegaciones, más allá de lo incluido en la acción 80. DEFINICIÓN DE UN MARCO ESTRATÉGICO DE FOMENTO DE VEHÍCULOS MENOS CONTAMINANTES. Su labor consiste en recoger las propuestas del PCA y proponer una expectativa que haga a los fabricantes más atractivo trabajar con este sector.

10.9.3 Promover instalaciones de Estaciones de Servicio de GLP y GNC y surtidores de energías alternativas.

Se desestima. Ya se encuentra incluida en la acción 78. PROMOCIÓN Y DESARROLLO DE LA RED DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLES Y ENERGÍAS ALTERNATIVAS MENOS CONTAMINANTES PARA EL TRANSPORTE.

10.10.- Objetivos y Líneas Estratégicas.

10.10.1 Falta política de seguridad en peatones como potenciales infractores de las normas de vialidad, fomentando su educación vial.

Se desestima. Esta alegación está contemplada en la medida 4.14, COMUNICAR Y FORMAR PARA EL CAMBIO DE HÁBITOS.

10.11.- Medidas

10.11.1 Fomento del Transporte público colectivo con la construcción de un carril Bus-Taxi en José Abascal, sentido Paseo de la Castellana.

Se estima. En la acción 12,. CREACIÓN Y AMPLIACIÓN DE LA RED DE CARRILES RESERVADOS EN EL INTERIOR Y ENTRADAS A LA CIUDAD DE MADRID, se presenta una propuesta orientativa básica de carriles bus, que deberá irse matizando y estudiando pormenorizadamente. Se incluye este tramo dentro de este trabajo.

10.11.2 Fomento de la movilidad en moto, pero evaluando el peligro objetivo de la utilización del carril Bus-taxi por estos vehículos.

Se desestima. El PMUS de acuerdo con la medida 4.4, FOMENTO DE LA MOVILIDAD EN MOTO, indica que el incremento del uso de este modo de transporte es beneficioso para la movilidad de la ciudad, por ocupar menos espacio y contaminar menos. No obstante se sigue trabajando en aras de minimizar sus riesgos.
En los Planes de Seguridad Vial realizados por el Ayuntamiento no se ha detectado una mayor problemática por este uso, más bien al contrario.

10.11.3 Optimización del servicio del Taxi
- Elaboración de un estudio de paradas de taxi incluyendo a las asociaciones gremiales y creación de un grupo de trabajo para este fin.
- Adaptar el mayor número de paradas ya existentes a vehículos eurotaxis.
- Mejorar el funcionamiento de las radio emisoras para fomentar como buena práctica que la regla general sea que el taxi más cercano sea quien se haga cargo del servicio.
- Las limitaciones a la circulación en vacío del taxi tiene que ser compatible con las restricciones al vehículo privado.
- Revisión de criterios de ampliar el número de licencias por inclusión de pueblos en el APC y la exención del día de libranza.

Se desestima. La mayoría de las alegaciones contempladas están incluidas en la medida 5, OPTIMIZACIÓN DEL SERVICIO DEL TAXI. Los temas relacionados con los criterios de concesión de licencias, etc... no son objeto del PMUS.

FPT (Federación Profesional del Taxi de Madrid).
10.12.- La mesa e la Movilidad no cuenta con representación del Sector, lo que hace que los datos sobre licencias, conductores y municipios del Área unificada sean totalmente equivocados.

Se desestima. El PMUS no tiene competencia en la composición de la Mesa de Movilidad. Los datos sobre el servicio del taxi han sido facilitados por el Departamento competente, teniendo en cuenta el año base 2.012.
Los datos del diagnóstico se corresponden con lo que existía en la elaboración de los estudios referidos.

10.13.- El Taxi no puede participar en ninguna intermodalidad entre los diferentes modos de transporte público ya que no tiene parada dentro de ningún intercambiador de transporte.

Se desestima. La intermodalidad se fomenta por la facilidad que se da a los usuarios para pasar de un modo a otro de una manera sencilla. Todos los intercambiadores, y los grandes nodos de transporte de la ciudad, están dotados de reservas de taxi en superficie en zonas muy visibles, lo que hace que este servicio también participe en la intermodalidad.

10.14.- Donde se habla de potenciar modos sostenibles y se hace referencia al transporte público, no aparece el Taxi.

Se desestima. El taxi tiene su propio epígrafe, además de que dependiendo del combustible utilizado serán más o menos sostenibles.

10.15.- En la medida de fomentar el transporte público a través de la creación de nuevos carriles bus, se solicita que el taxi pueda utilizarlos todos y hacer todos los movimientos que tienen permitidos los autobuses.

Se desestima. Al taxi como servicio público se le distingue en sus condiciones de circulación en las vías frente al vehículo privado. No obstante los autobuses tienen menos flexibilidad en cuanto a sus movimientos, además de desplazar un mayor número de personas, por este motivo tienen algunas mejoras adicionales. En general no se hace diferencia entre ambos transportes cuando las condiciones de gestión del tráfico y de seguridad vial así lo permiten.

10.16.- Se está en contra de que las motos puedan utilizar los nuevos carriles bus-taxi-moto, al igual que los antiguos.

Se desestima. El PMUS de acuerdo con la medida 4.4, FOMENTO DE LA MOVILIDAD EN MOTO, indica que el incremento del uso de este modo de transporte es beneficioso para la movilidad de la ciudad, por ocupar menos espacio y contaminar menos. No obstante se sigue trabajando en aras de minimizar sus riesgos.
En los Planes de Seguridad Vial realizados por el Ayuntamiento no se ha detectado una mayor problemática por este uso, más bien al contrario.

10.17.- Con respecto a las reservas de taxi se insiste en recuperar las paradas históricas que han desaparecido y la ubicación de nuevas relacionadas con una muy elevada intensidad de turistas.
10.18.- Se plantea una remodelación de las reservas o paradas existentes con una señalización obsoleta, así como instalación de servicios higiénicos.

Se desestima. En la acción 30. ELABORACIÓN DE UN ESTUDIO DE RESERVAS DE TAXI EN TODO EL MUNICIPIO DE MADRID, se recogerán todas las peticiones históricas. El diseño de las reservas no es objeto del PMUS.

10.19.- Rechazo completo a la medida denominada limitaciones a la circulación en vacío.

Se desestima. El PMUS ha valorado todas las medidas que se consideran puedan ser útiles para la mejora de la movilidad sostenible. La medida 30 contempla LIMITACIÓN A LA CIRCULACIÓN EN VACÍO, como una de ellas, pero siempre debidamente justificada.

10.20.- Negativa a incorporar dentro de las modalidades de transporte a "nuevos modelos de movilidad colaborativa" en todas sus vertientes, carsharing, carpooling o cualquier otro, además de no estar de acuerdo en promover acciones de comunicación, concienciación y difusión de los mismos.

Se desestima. El PMUS dentro de la medida 4.6,. INCORPORACIÓN AL SISTEMA DE TRANSPORTES DE NUEVOS MODELOS DE MOVILIDAD COLABORATIVA, se establece que estos modelos de movilidad colaborativa son una alternativa sostenible, sobre todo para algunos colectivos ciudadanos (más o menos jóvenes) con una buena relación con la tecnología, que pueden tener otra forma de consumir, menos vinculada al concepto de "propiedad" y más al de "compartir. Se considera que esta modalidad de transporte debe incluirse en el PMUS.

10.21.- El Ayuntamiento debería llevar a cabo campañas de publicidad y comunicación de concienciación y de fomento del Taxi en Madrid.

Se desestima. Dentro de las campañas de la medida 4.14 COMUNICAR Y FORMAR PARA EL CAMBIO DE HÁBITOS, se llevarán a cabo campañas de fomento del transporte público.

10.22.- Totalmente en contra de que se incentive la intermodalidad en la Estación Sur de Autobuses, mediante la integración del Servicio Autobús Express al Aeropuerto de Barajas.

Se desestima. El PMUS es un documento estratégico que no puede contemplar acciones tan concretas como la descrita en esta alegación.

10.23.- En la promoción de energías limpias en la tecnología de los vehículos se propone que el taxi de Madrid pueda habilitar sistemas que minimicen las emisiones y no sean obligados a sustituir los vehículos.

Se desestima. Esta alegación debería realizarse al PCA.

DEPARTAMENTO DE MERCANCÍAS

FENADISMER-MADRID

10.24.- Mayor concreción de las medidas referentes a la distribución urbana de mercancías.

OCEM (Organización Castellana de empresas de Mudanzas) (FEMET)

10.25.- Se solicita una excepción para los vehículos de mudanzas, por la que se pueda ampliar la duración máxima de 4 horas de estacionamiento permitido sin necesidad de abandonar el distrito y el servicio en una misma jornada de trabajo o asimilarlo a otros servicios para los que se ha creado una tarjeta que contempla esta excepción.
10.26.- Solicitud de bonificaciones o incentivos para vehículos más sostenibles en el SER.
10.27.- Se solicita que las zonas de carga y descarga recientemente eliminadas por la reserva de espacio para la bici eléctrica, sean ubicadas en su totalidad en otros destinos lo más próximo posible a las zonas donde estaban anteriormente y que las zonas de carga y descarga sean ampliadas.
10.28.- Que las mudanzas que estacionen en carga y descarga por estar próxima al domicilio del cliente, puedan ser exceptuadas de esta limitación horaria.
10.29.- Las empresas de mudanzas que hayab aportado por una renovación de flotas cuenten con una serie de incentivos fiscales, así como mejores condiciones de acceso y estacionamiento en la ciudad que el resto de vehículos.
10.30.- Las empresas de mudanzas han de contar con excepciones o poder contar con permisos especiales para poder realizar el servicio de mudanzas, con independencia de las características propias de las calles.
10.31.- Se solicita que el ayuntamiento conceda la posibilidad de ofertar cursos de formación en conducción eficiente a los centros de formación de las confederaciones empresariales del sector.

Se desestiman las alegaciones comprendidas entre la 10.24 y la 10.31. De acuerdo con lo indicado en la Introducción del PMUS: "El Plan, desde su marcado carácter estratégico, define prioridades, define actuaciones tipo, establece escenarios futuros y señala las consideraciones necesarias en su aplicación que permitan alcanzar los objetivos en los plazos deseados. Del mismo modo, establece el mecanismo de seguimiento que permitirá la evaluación y revisión continua del plan, contemplando la posibilidad de corregir desviaciones o reformular objetivos en una permanente adaptación a entornos dinámicos". Las actuaciones concretas no son objeto de este documento, sino del trabajo diario de los distintos Servicios Técnicos del Ayuntamiento, que tendrán siempre en cuenta en dicho trabajo, los principios generales establecidos en el PMUS.

Las estaciones de bici de BICIMAD no se han instalado eliminando reservas de carga y descarga.

11.- Alegaciones ASOCIACIÓN DE AMBIENTÓLOGOS DE MADRID

La alegación presentada por la **ASOCIACIÓN DE AMBIENTÓLOGOS DE MADRID** fue registrada el 5 de agosto de 2.014. El texto no numera las alegaciones con lo que se ha hecho una estructuración del texto de una manera no literal:

11.1.- Medidas encaminadas a la gestión del vehículo privado a motor.

11.1.1 Fomento del uso de coche privado de alta ocupación proponiendo la creación de carriles BUS-VAO independientes y segregados en todas las vías principales de acceso de Madrid e imponer que la ocupación mínima del vehículo para su utilización sea de 3 personas o más.

Se desestima. La acción 12 sobre CREACIÓN Y AMPLIACIÓN DE LA RED DE CARRILES RESERVADOS EN EL INTERIOR Y ENTRADAS A LA CIUDAD DE MADRID, ya contempla la creación de dichos carriles BUS-VAO, para dos o más ocupantes. El número mínimo de ocupantes que se exija en el momento de la implantación será una medida de gestión puntual que se establecerá en su caso teniendo en cuenta la vía a tratar, el horario, y otros aspectos, buscando la mayor eficacia de la medida.

11.1.2 Acuerdos y convenios con empresas y puestos de trabajos para flexibilizar el horario laboral de entrada y salida.

Se desestima. El Ayuntamiento no dispone de competencias al respecto.

11.1.3 Aplicación de medidas serias y firmes encaminadas a desincentivar el uso del vehículo privado en el interior de la almendra, tales como el SER, peatonalizaciones, la reducción del espacio del vehículo privado a favor de otros medios de transporte más sostenibles como la bici y el transporte colectivo,...

Se desestima. El PMUS ya establece el marco para poder desarrollar dichas medidas, a través de las medidas sobre Mejoras en la Gestión de la Demanda del Vehículo Privado, como el SER, definición de criterios de intervención urbanística para la disuasión del uso del vehículo privad, etc., y de las medidas incluidas en el Fomento de la Movilidad Peatonal.

11.1.4 Creación de áreas intermodales en las proximidades de las principales vías de acceso a la ciudad, dotadas además de aparcamientos disuasorios, mediante las correspondientes reservas de suelo público.

Se desestima. El PMUS ya establece el marco para la creación de áreas intermodales y de aparcamientos disuasorios y prevé la confección de un Plan interadministraciones, en el que se acuerden las ubicaciones, su dimensionamiento, el coste de inversión y el tipo de explotación que resulte más adecuado.

11.1.5 Reducción de la velocidad en la zona centro de la ciudad y en aquellas zonas donde exista una elevada densidad de tráfico peatonal.

Se desestima. Las acciones incluidas en la medida 4.1, FOMENTO DE LA MOVILIDAD PEATONAL, ya llevan aparejadas una pacificación del tráfico y una mejora en las zonas de elevada densidad peatonal.

11.1.6 En situaciones de emergencia ambiental debería de prohibirse el acceso de vehículos privados al interior de la almendra de Madrid, y dicha prohibición deberá ser total, con excepción de los vehículos profesionales, carga y descarga y vehículos de transporte público.

Se desestima. El Ayuntamiento de Madrid, tras aprobar de forma inicial el Protocolo de Medidas a adoptar durante episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, *en la reunión de la Junta de Gobierno de 17 de julio de 2014, y someterlo al necesario periodo de información pública, se encuentra próximo a su adopción definitiva. Es en este documento en el que se establecen las medidas, especialmente de restricción de tráfico, que se aplicarán en caso de ocurrir episodios de contaminación. No obstante, el PMUS ya prevé el desarrollo de un Protocolo de actuaciones en casos de elevada contaminación atmosférica, como se deja entrever en la medida 58 relativa a la Zona de Bajas Emisiones.*

11.1.7 Programa de ayudas y fomento del transporte escolar colectivo

Se desestima. El Plan incluye importantes medidas de fomento del transporte colectivo, así como actuaciones de educación y formación a través del programa Camino Seguro al Cole, en el que se promueve la autonomía infantil, tanto caminando como en bicicleta. Dicho programa incluye también la identificación previa, en una fase de diagnóstico, de los principales escollos y puntos del entorno urbano susceptibles de mejora para garantizar un mejor acceso a pie y en bici al colegio, así como una segunda fase de ejecución de soluciones a través de intervenciones en vía pública para responder a las necesidades identificadas en el diagnóstico.

11.2.- Fomento del transporte público.

11.2.1 Creación de redes de transporte circulares periféricos, más allá de la barrera que constituye la M30, uno que circularía entre M-30 y M-40 y otro que enlazara los distritos más alejados del Municipio, especialmente en la zona Sur-Este. Posible construcción de una nueva línea de metro circular que discurriera por las proximidades de la M-40.

Se desestima y se procede a dar traslado al Consorcio Regional de Transportes de Madrid de la petición realizada, dado que depende de otra Administración Pública como es la Comunidad de Madrid.

11.2.2 Reducción de los tiempos del transporte público e incremento de la velocidad comercial de los mismos mediante la priorización del tránsito de los vehículos de transporte público.

Se desestima. La reducción de los tiempos de transporte público está contemplada de forma general en la medida 2, sobre PROMOCIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO, y en particular en las acciones sobre carriles reservados, priorización semafórica, y agilización de los sistemas de pago.

11.2.3 Adecuación de la frecuencia de paso del transporte público a las demandas puntuales.

Se desestima. Dicha adecuación se lleva a cabo de forma regular por las autoridades que son competentes en el ejercicio de sus funciones, de acuerdo con la demanda, la capacidad y los medios disponibles.

11.2.4 Garantizar que se cumplan los intervalos de espera y la distribución de los vehículos particularmente de la EMT.

Se desestima. Dicha adecuación se lleva a cabo en la gestión diaria desarrollada por la Empresa Municipal de Transporte en el ejercicio de sus funciones, de acuerdo con la demanda, la capacidad y los medios disponibles.

11.2.5 Análisis de la viabilidad de implantar otros medios de transporte sostenible como el tranvía.

Se desestima, porque el PMUS está fundamentado en medidas de gestión no en grandes inversiones en infraestructuras.

11.2.6 Mejorar el sistema de alquiler de bicicleta pública con:

- Incremento de la seguridad con una red ciclista con carriles segregados y diferenciados del resto.

Se desestima. Las propuestas concretas para la creación de nueva infraestructura ciclista, son el objeto del trabajo diario de los Servicios Técnicos del Ayuntamiento, trabajo que estará alineado con los principios generales establecidos en el PMUS.

- La cuota anual de darse de alta en el sistema debería permitir la utilización gratuita de este servicio durante una hora al día.

Se desestima. La experiencia en otras ciudades demuestra que esta medida es ineficiente por dos razones fundamentales: el usuario captado es mayoritariamente peatón y se produce un fuerte desequilibrio en la gestión, creando usos que son innecesarios.

- Analizar la gratuidad del este servicio en periodos de emergencia ambiental por contaminación atmosférica.

Se estima. Si bien en el PMUS no se ha contemplado, se va a estudiar y analizar de cara a la implementación de medidas de restricción de la circulación en situaciones de episodios de alta contaminación.

11.2.7 Continuar la remodelación de la flota de transporte público con sistemas de propulsión menos contaminantes.

Se desestima. La medida 12. PROMOCIÓN DE ENERGÍAS LIMPIAS EN LA TECNOLOGÍA DE LOS VEHÍCULOS, en su acción 76, ya establece que en el año 2020 el uso de tecnologías limpias sea extensivo a la totalidad de la flota que circula por la ciudad, renovando o poniendo catalizador a los autobuses restantes, que no hubieran sido sustituidos antes por vehículos con sistemas menos contaminantes.

11.2.8 Fomentar la implantación de TAXIS-MOTO.

Se desestima. El taxi es un sector regulado por la normativa autonómica y estatal.

11.2.9 Creación de zonas de intercambio modal acompañadas de zonas de aparcamiento.

Se desestima y se procede a dar traslado al Consorcio Regional de Transportes de Madrid de la petición realizada, dado que depende de otra Administración Pública como es la Comunidad de Madrid.

11.2.10 Todas las estaciones del metro sean accesibles en un plazo razonablemente corto.

Se desestima por no ser competencia del Ayuntamiento y se da traslado al Consorcio Regional de Transportes de Madrid.

11.2.11 Reducción entrada en el uso del transporte público, especialmente orientada a la franja de edad comprendida entre los 6 y 30 años de edad.

Se desestima y se procede a dar traslado al Consorcio Regional de Transportes de Madrid de la petición realizada, dado que depende de otra Administración Pública como es la Comunidad de Madrid.
Por otra parte el Consorcio tiene previsto realizar un estudio sobre el marco tarifario de Transporte Público de la Comunidad de Madrid, que básicamente no ha variado desde1986. Este estudio analizará las pautas de movilidad actuales, la situación financiera del sistema, reclamaciones, y en fin, información y datos de todo tipo para hacer propuestas y revisar desde la zonificación establecida, la introducción de nuevos títulos, la posibilidad de introducir diferencias tarifarias, etc., todo ello además apoyado por las posibilidades que ofrece la nueva TTP.

11.2.12 En situaciones de emergencia ambiental el transporte público debería ofertarse gratuitamente mientras dure dicha situación.

Se desestima. Dicha decisión no compete exclusivamente al Ayuntamiento, sino al Consorcio Regional de Transportes de Madrid, con quien se está colaborando para la mejor implantación del ya comentado Protocolo de Medidas a adoptar durante episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, que prevé el aumento de la oferta de transporte público durante episodios de contaminación.

11.3.- Protección del Medio Ambiente Atmosférico.

11.3.1 Realizar un completo estudio del medio ambiente del municipio.

11.3.2 El Ayuntamiento de Madrid debería justificar y determinar la correcta ubicación de las estaciones de control y seguimiento de la contaminación atmosférica.

11.3.3 Se deberían aplicar medidas preventivas sin esperar a que se produzcan días consecutivos con concentración de contaminación por encima de los límites recogidos en la legislación vigente para detectar el umbral de alerta.

Se desestiman. La respuesta a estas solicitudes no tiene cabida en un Plan de Movilidad Urbana Sostenible sino en el Plan de Calidad del Aire de la Ciudad de Madrid 2011-2015 y su desarrollo. La ubicación de las estaciones de control y seguimiento de la contaminación atmosférica se atiene escrupulosamente a las exigencias de la reglamentación de la Unión Europea en esta materia y se estableció con la supervisión y visto bueno tanto del Ministerio de Medio Ambiente (actual MAGRAMA), así como de la Comisión Europea. La red de estaciones de control dispone además de certificado en base a las Normas ISO 9001 e ISO 14001, que se suma a la Carta de Servicios de Calidad del Aire y a la inscripción en el sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales (EMAS). Respecto a las medidas preventivas, el conjunto del Plan tiene como objetivo la sostenibilidad de la movilidad de Madrid, en todos los sentidos, entre ellos la reducción de las emisiones producidas por el tráfico en la ciudad. Adicionalmente, el ya citado Plan de Calidad del Aire de la Ciudad de Madrid 2011-2015, así como el también citado Protocolo de Medidas a adoptar durante episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, constituyen el marco completo de prevención y actuación.

12.- Alegaciones **ASOCIACIÓN DE VECINOS NUEVO LEGAZPI**

La alegación presentada por la **ASOCIACIÓN DE VECINOS NUEVO LEGAZPI** fue registrada el 4 de agosto de 2.014. El texto no numera las alegaciones con lo que se ha hecho una estructuración del texto de una manera no literal.

12.1.- Establecer objetivos más ambiciosos para la reducción del tráfico y medidas más concretas.

12.1.1 Proponemos que se fijen decrementos más ambiciosos, en torno al 10% en el uso de vehículos cada 5 años.

12.1.2 Se deben trazar objetivos respecto a la disminución en el tráfico que entra en la M-30 y para el tráfico en el exterior de la M-30.

Se desestima. El objetivo fijado con los criterios establecidos y las modelizaciones realizadas ha sido una disminución entre el 6 y el 8% de los vehículos/km en toda la red.

12.1.3 El SER debería utilizarse con los tiempos máximos anteriores, para disuadir el uso de vehículos privados.

Se desestima. El Servicio de Estacionamiento Regulado es la principal herramienta para la disuasión de la utilización del vehículo privado en las ciudades. El SER en Madrid está, por primera vez, gestionado con criterios de sostenibilidad ambiental siendo un sistema pionero en introducir el principio contaminador-pagador en su tarificación, con el consiguiente efecto sobre la concienciación ciudadana. El sistema además permite controlar el tiempo de estacionamiento fomentando la rotación en las plazas de estacionamiento.

12.1.4 El PMUS debe establecer actuaciones concretas y eficaces respecto del SER.

Se desestima. De acuerdo con lo indicado en la Introducción del PMUS: "El Plan, desde su marcado carácter estratégico, define prioridades, define actuaciones tipo, establece escenarios futuros y señala las consideraciones necesarias en su aplicación que permitan alcanzar los objetivos en los plazos deseados. Del mismo modo, establece el mecanismo de seguimiento que permitirá la evaluación y revisión continua del plan, contemplando la posibilidad de corregir desviaciones o reformular objetivos en una permanente adaptación

a entornos dinámicos". Las actuaciones concretas no son objeto de este documento, sino del trabajo diario de los distintos Servicios Técnicos del Ayuntamiento, que tendrán siempre en cuenta en dicho trabajo, los principios generales establecidos en el PMUS.

12.1.5 Disminución del precio para el transporte público, creación de bonos para personas desempleadas, tarjetas específicas para estudiantes.

Se desestima y se procede a dar traslado al Consorcio Regional de Transportes de Madrid de la petición realizada en la alegación, dado que depende de otra Administración Pública como es la Comunidad de Madrid.
Por otra parte el Consorcio tiene previsto realizar un estudio sobre el marco tarifario de Transporte Público de la Comunidad de Madrid, que básicamente no ha variado desde1986. Este estudio analizará las pautas de movilidad actuales, la situación financiera del sistema, reclamaciones, y en fin, información y datos de todo tipo para hacer propuestas y revisar desde la zonificación establecida, la introducción de nuevos títulos, la posibilidad de introducir diferencias tarifarias, etc., todo ello además apoyado por las posibilidades que ofrece la nueva TTP.

12.1.6 Se debe desarrollar con seriedad y eficacia una trama de ciclovías.

Se desestima. Las acciones 17, DETERMINACIÓN Y PROPUESTA DE MEJORA DE LA RED BÁSICA CICLISTA y la 18, DETERMINACIÓN Y PROPUESTA DE MEJORA DE LA RED SECUNDARIA: RED DE CICLOCALLES Y CICLOCARRILES, ya contemplan las alegaciones planteadas. En cada vial que se planifica, se analiza cada tramo de una manera conjunta como parte de un itinerario y de una manera individual para definir su configuración y así decidir el tipo de vía ciclista. Así mismo se analizan las intersecciones o cualquier elemento que lo componga

12.2- Garantizar la participación de las asociaciones vecinales en todas las fases del plan y en su desarrollo posterior.

Se desestima. El proceso de participación de un PMUS, no es un procedimiento reglado en líneas generales. El procedimiento de "Información pública", al cual corresponde esta alegación, ha seguido los procesos y plazos establecidos legalmente.
No obstante lo anterior, hay que destacar que a la documentación presentada para la aprobación inicial, se le añadirá la información relativa a la participación, que hasta el momento no se ha incluido, por considerar que este proceso no había finalizado hasta contestar las alegaciones presentadas en el periodo de información pública

12.3.- Actuaciones puntuales dentro del Distrito de Arganzuela.

Se desestima. Igual alegación 12.1.4

12.4.- Clarificaciones necesarias en el documento " Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Madrid".

12.4.1 Las tablas, figuras y gráficos han de estar referenciadas en el texto. Especialmente en el capítulo 2 Diagnosis.
12.4.2 No existe congruencia entre los datos que se ofrecen en el texto y los que aparecen en los gráficos, sumando en algunos de los diagramas más de 100.
12.4.3 Faltan tablas que resuman los datos más importantes.

12.4.4 Existen mapas muy relevantes para las medidas que se plantean que por su tamaño resultan difíciles de entender. Deberá incluirse una referencia más concreta, con número de página, al documento del que se han extraído.

12.4.5 Falta un diccionario de siglas al final o al principio del documento.

Se estiman y se corregirá el documento en el sentido indicado. Ya contestado en la alegación número 6.7 de la FRAVM.

13.- Observaciones de ALEJANDRO MORENO CALVO

La alegación fue presentada a través del Sistema de Sugerencias y Reclamaciones por D. ALEJANDRO MORENO CALVO el 4 de agosto de 2014. El Sistema de Sugerencias y Reclamaciones no es una forma válida de presentar alegaciones de acuerdo con el anuncio publicado en el BCAM de 3 de julio de 2014. No obstante, de cara a dotar de una mayor participación pública al proceso de elaboración del presente Plan, esta administración ha tomado en consideración las alegaciones presentadas, que se valoran de la siguiente forma:

13.1.- Subida del impuesto de matriculación para el segundo y posteriores vehículos.

Se desestima. Este tema no es objeto del PMUS.

13.2.- Eliminación del billete bus-bus y creación de un billete intermodal guante un periodo de tiempo.

Se desestima y se procede a dar traslado al Consorcio Regional de Transportes de Madrid de la petición realizada en la alegación, dado que depende de otra Administración Pública como es la Comunidad de Madrid.
Por otra parte el Consorcio tiene previsto realizar un estudio sobre el marco tarifario de Transporte Público de la Comunidad de Madrid, que básicamente no ha variado desde1986. Este estudio analizará las pautas de movilidad actuales, la situación financiera del sistema, reclamaciones, y en fin, información y datos de todo tipo para hacer propuestas y revisar desde la zonificación establecida, la introducción de nuevos títulos, la posibilidad de introducir diferencias tarifarias, etc., todo ello además apoyado por las posibilidades que ofrece la nueva TTP.

13.3.- Estudio para permitir circulara bicicletas en carriles bus con pendiente en sentido de bajada.

Se desestima. Este tema no es objeto del PMUS sino de la Ordenanza de Movilidad.

13.4.- Realización de campañas para que las bicis circulen por la calzada en las aceras donde circulen muchas bicis.

Se desestima. Las bicicletas no pueden circular por zonas peatonales y el PMUS no es el documento donde esto debe desarrollarse.

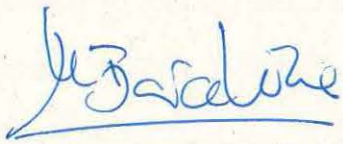
13.5.- Falta un diagnóstico de los resultados de las campañas de concienciación y a favor del transporte público.
13.6.-Modificar en enfoque de las campañas de transporte público hacia beneficios medioambientales y hacer campañas de civismo en el uso del mismo.

Se desestima. No se tienen datos de los resultados de las campañas de concienciación para poder incluirlos en el diagnóstico y tanto las campañas como el aforo del uso del transporte público son trabajos dependientes del CRTM.

13.7.- Fomentar entre las grandes empresas la creación de mapas de residencia de trabajadores.
13.8.- Facilitar el uso del transporte público para turistas y extranjeros.
13.9.- Mejorar la accesibilidad al metro.
13.10.- Ampliación cobertura de móvil en metro, para fomentar su uso.
13.11.- Ampliación de sanciones por viajar en transporte público sin billete para desincentivar la indisciplina.
13.12.- Considerar propuestas de Agenda 21 para cada Distrito.
13.13.- Creación de un billete de transporte público reducido para personas en riego de exclusión social.
13.14.- Sustitución de abono mensual de cercanías por un abono de similar funcionamiento pero para cualquier tipo de transporte público.
13.15.- Reducción paulatina del número de gasolineras.
13.16.- Comenzar el estudio de una nueva estación en Abroñigal que aúne tren, autobús urbano e interurbano.
13.17.- Creación de una nueva entrada/salida de la estación de Vallecas en el lado oeste.
13.18.- Debería hacerse un análisis del proyecto de Bici pública en la Universidad Autónoma de Madrid.
13.19.- Ejecución del eje Prado Recoletos.
13.20.- Ampliación del horario en el que se permite el transporte de bicicletas en el Metro.

Se desestiman. De acuerdo con lo indicado en la Introducción del PMUS: "El Plan, desde su marcado carácter estratégico, define prioridades, define actuaciones tipo, establece escenarios futuros y señala las consideraciones necesarias en su aplicación que permitan alcanzar los objetivos en los plazos deseados. Del mismo modo, establece el mecanismo de seguimiento que permitirá la evaluación y revisión continua del plan, contemplando la posibilidad de corregir desviaciones o reformular objetivos en una permanente adaptación a entornos dinámicos". Las actuaciones concretas no son objeto de este documento, sino del trabajo diario de los distintos Servicios Técnicos del Ayuntamiento, que tendrán siempre en cuenta en dicho trabajo, los principios generales establecidos en el PMUS.

Madrid, a 28 de noviembre de 2014



Fdo. Elisa Barahona Nieto.

/MADRID/ ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO AMBIENTE, SEGURIDAD Y MOVILIDAD

Dirección General de Control Ambiental, Transportes y Aparcamientos

Bustamante, 16 4ª Planta
28045 Madrid

Declaración de Zona de Protección Acústica Especial y Plan Zonal Específico correspondiente al "Distrito Centro"

IMFORME OBSERVACIONES RECIBIDAS EN CONSULTA PÚBLICA

Antecedentes de la consulta pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, en sesión celebrada el día 29 de marzo de 2012, ha aprobado inicialmente el Proyecto de Declaración de Zona de Protección Acústica Especial correspondiente al "Distrito Centro", así como el Plan Zonal Específico de la misma, y ha acordado la apertura de un periodo de información pública durante el plazo de un mes.

Durante este periodo, y de conformidad con lo establecido en los artículos 5 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, y 86 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, y en la Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente, se han recibido escritos de alegaciones por parte de las siguientes interesados:

- D. Juan Damián Matos Rodríguez.
- D. José Eduardo Calvín.
- D. Darío González en representación de la Asociación La Noche en vivo.
- D. Jaime de Berenguer de Santiago Portavoz Adjunto del Grupo Municipal UPyD.
- D. Tomás Gutiérrez Román en representación de la Asociación Empresarial de hostelería de la Comunidad de Madrid La Viña.
- D. Esteban Benito García en representación de la Plataforma vecinal "Vecinos Madrid Centro.
- D. Antonio Ruano González.
- D. Esteban Benito García.
- D. Esteban Benito García en representación de la Asociación de Vecinos de Chueca.
- D. Francisco Caño Sánchez en representación de las Asociaciones de Vecinos Federación Regional de Madrid.
- D. José Carlos Ramón Cercas en representación de la Asociación Madrileña de Empresas de Restauración.
- D. Paulino Paniagua Salado.
- D. Jorge Martínez Madrid.
- D. Manuel Migoya Suárez, en representación de la Asociación de Empresarios de Ocio Nocturno de la Comunidad de Madrid (Noche Madrid).
- D. Juan Carlos Alonso Reguero, en representación de la Asociación de empresarios y profesionales para gays, lesbianas, transexuales y bisexuales de Madrid y su Comunidad.
- D. Adrián Monedero Valdés, en representación de la Asociación de Hosteleros de Malasaña.
- D. Eduardo Moreno Menéndez, en representación de la Asociación de Comerciantes Triball.
- D. Pedro Martínez Serrano, en representación de la Plataforma de Ocio Nocturno de la Comunidad de Madrid. Así mismo, se recibió vía email un escrito por presentado por D. Juan José Blardony en nombre de la Plataforma del Ocio
- D. Antonio Gil, en representación de la Asociación Empresarial Hotelera de Madrid.
- Dª. Amelia de Vicente Gay, en representación de la Asociación de Vecinos Ópera Austrias.
- Asociación de Vecinos Ópera Austrias, con 61 firmas
- Dª Sonia García Sedano.
- Dª Eva Bellod Rodríguez.
- Dª Dolores Arroyo Romero.
- D. Juan Moñiro.

Bustamante, 16 4ª Planta
28045 Madrid

- D. Juan Moriño, como presidente de la Asociación de Vecinos "Las Cavas y Costanillas", con 27 firmas.
- D. José Manuel Pérez Martínez.
- Dª Concepción Puerta Rodríguez.

Fuera de este periodo se han recibido escritos de alegaciones por parte de las siguientes interesados:

- Dª Elena García-Baquero Arias, en representación de AM Locales Property, S.L.
- Dª Blanca Martin Llinas
- D. Stéphane Grueso Lenoir.
- Asociación de Vecinos Austrias con 20 nuevas firmas

A continuación se resumen las alegaciones formuladas en el periodo de consulta pública y las correspondientes observaciones:

ALEGACIONES	OBSERVACIONES
D. Juan Damián Matos Rodríguez.	
Primera Descripción situación inicial y configuración espacial del Barrio de Las Letras.	**Desestimada:** En puridad no es una alegación, sino una mera descripción.
Segunda Relación de fuentes de ruido que afectan al interesado.	**Desestimada:** Idem anterior Estas fuentes de ruido han sido tenidas en cuenta en el estudio realizado para la elaboración de la cartografía del ocio nocturno del Distrito de Centro, puesto que las unidades de medida, utilizadas para valorar los niveles sonoros ambientales de la zona, recogen y registran los niveles sonoros de todas ellas
Tercera Propuestas de adopción de las siguientes medidas: 3.1.- Supresión de los bancos ubicados en la confluencia de calles Príncipe, Huertas, Echegaray y Plaza de Matute. 3.2.- Revisión y reducción de las Licencias de locales comerciales de alimentación	**Desestimada:** 3.1. Mobiliario urbano no es un elemento objeto de esta Normativa En el Plan Zonal Específico de la Zona ,en el Capítulo V, Medidas de Carácter General, se recoge entre otras medidas, un refuerzo de la vigilancia municipal en la zona y puede denunciase ante Policía Municipal, cuando se produzcan molestias y perturbaciones acústicas provocadas por el mal uso de estos elementos por parte de músicos callejeros, vendedores de artesanía, grupos de personas 3.2. Para la revisión y reducción de las Licencias de locales se deberán seguir los mecanismos que establece la legislación correspondiente, no siendo objeto de la Normativa de este Plan Zonal, al ser el impacto acústico que generan estas actividades mínimo. A las actividades existentes, únicamente les serán exigibles las medidas correctoras expresamente indicadas en la normativa

Bustamante, 16 4ª Planta
28045 Madrid

	en vigor
3.3.- Terrazas de veladores	
3.3.1.- Reducción del número de mesas.	3.3.1.- La potestad de conceder licencias de actividades de ocio le corresponde al órgano sustantivo de la licencia de la actividad, Junta Municipal de Distrito, Agencia de Gestión de Licencias de Actividades (AGLA), etc. Las características de las terrazas, la superficie, forma, número de mesas etc, se establecen en la Ordenanza citada, por lo que no ha sido objeto de esta ZPAE.
3.3.2.- Reducción del horario.	3.3.2. Ya contemplado Art. 8.11, 11.10 y 14.7 Normativa Plan Zonal
3.4.- Revisión de la Licencia del local "Mozzuco"	3.4. Idéntica justificación apartado 3.2. Además el Art. 15 "Vigilancia y control de la Normativa" establece que "se continuarán y potenciarán las medidas dirigidas a la vigilancia y control del cumplimiento de la normativa en el área delimitada".
3.5.- Regulación de las actuaciones de músicos callejeros	3.5. Contemplado en Art. 17 Normativa y regulado por el Art. 41 de la OPCAT
3.6.- Establecimiento de una estación permanente de medición del sonido	3.6. Ya existen dos estaciones de medida de la contaminación Acústica instaladas en el Distrito de Centro y otras dos en puntos limítrofes con otros Distritos de la ciudad.
3.7.- Incremento de plantillas de Policía Municipal o vigilantes	3.7. No es objeto de la ZPAE el incremento de la plantilla municipal

ALEGACIONES	OBSERVACIONES
D. Juan Damián Matos Rodríguez.	
Primera Propuesta de peatonalización Calle Noviciado entre calles Amaniel y Acuerdo, y posible afección al futuro establecimiento de un local de hostelería y comercial	**Desestimada:** El Plan de Movilidad, establecido en el Art. 16 de la Normativa contempla entre otras medidas la "*peatonalización temporal o definitiva de aquellas calles donde la medida se muestre efectiva*" Esta calle se ha catalogado como zona de contaminación acústica moderada, por lo que a la implantación de nuevas actividades de hostelería le afectaría el Art. 11.1, pero no es de aplicación para locales comerciales de horario diurno. El Real Decreto Ley 19/2012, de 25 de mayo de liberalización del comercio y de determinados servicios, establece la eliminación de cargas y restricciones administrativas existentes que afecten al inicio y el ejercicio de la actividad comercial, al objeto de impulsar la actividad comercial minorista y de

Bustamante, 16 4ª Planta
28045 Madrid

	determinados servicios mediante la supresión de las licencias de ámbito municipal vinculadas con los establecimientos comerciales, sus instalaciones y determinadas obras previas, sin menoscabo de las obligaciones de cumplimiento de la normativa sectorial autonómica o municipal aplicable

ALEGACIONES	OBSERVACIONES
Darío González en representación de la Asociación La Noche en Vivo	
Primera Se solicita el reconocimiento de la singularidad de los locales integrantes del Patrimonio Cultural de la ciudad de Madrid.	**Se estima.** Dada la singularidad de este tipo de locales, se añade una disposición adicional con el siguiente contenido: ***Disposición Adicional*** *En la aplicación de la normativa contenida en el plan zonal específico del Distrito Centro, se tendrán en cuenta las especiales características y singularidad de los locales integrantes del Patrimonio Cultural de la ciudad de Madrid, de acuerdo con la previsión establecida en el punto primero de la Disposición Adicional Segunda de la Ordenanza de Protección Contra la Contaminación Acústica Y Térmica (OPCAT)*
Segunda Se alega el reconocimiento del principio jurídico de los Actos Propios.	**Desestimada:** La teoría de los actos propios no tiene nada que ver con el tema a tratar, ya que en principio se encuentra dirigida a actos singulares y no de carácter general, siendo en el caso concreto la emisión de un plan zonal un acto de carácter general, con carácter reglamentario, que deriva del propio ordenamiento jurídico, ya que el artículo 25 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido establece la obligación de declarar como ZPAE las áreas acústicas en las que se incumplan los objetivos de calidad acústica aplicables, como sucede en el caso que nos ocupa, y elaborar planes zonales específicos para la mejora de las condiciones acústicas de dichas zonas, adoptando las medidas pertinentes (lo que se contempla también en la Ordenanza de Protección contra la Contaminación Acústica y Térmica del Ayuntamiento de Madrid); esto es así debido a los intereses que se quieren proteger con esta normativa, como son el derecho a la salud y a un medio ambiente adecuado, pero incluso procuran la protección de algún derecho fundamental como es el derecho a la integridad física y moral y a la intimidad personal y familiar (artículos 43, 45, 15 y 18.1 de la Constitución Española), derechos todos ellos que prevalecen frente al derecho al ocio, lo que así se ha recogido ya por la jurisprudencia tanto de la Comunidad Europea como de los Tribunales españoles (entre otras Sentencia de 16 de noviembre de 2004 de la Sección 3ª del Tribunal Europeo de Derechos Humanos y sentencia 119/2001 del Pleno del Tribunal Constitucional)
Tercera	**Desestimada:**

Bustamante, 16 4ª Planta
28045 Madrid

Se alega el reconocimiento del principio jurídico de la Confianza legítima	Como en la alegación anterior, el principio de la confianza legítima se encuentra dirigido a actos singulares en la relación entre la Administración y los particulares, encontrándose estrechamente ligado al principio de buena fe en las relaciones entre la Administración y los particulares, y que nada tiene que ver con el cumplimiento de la normativa en cada momento vigente, que obliga tanto al particular como a la Administración.
Cuarta Se alega el reconocimiento del principio jurídico de los Derechos Adquiridos	**Desestimada:** Tal y como ha puesto de manifiesto reiterada jurisprudencia las licencias de actividad son licencias de tracto sucesivo, lo que supone que las actividades deberán adaptarse a la normativa vigente en cada momento; en este sentido "*ha de recordarse que la licencia de actividades pertenece a la categoría de las llamadas licencias de funcionamiento que crean una relación jurídica duradera con la Administración de donde deriva que la actividad a desarrollar ha de ajustarse siempre a las exigencias, incluso cambiantes, del interés público, lo que implica que estas pueden determinar la posibilidad de nuevas medidas correctoras e incluso en ocasiones la clausura. En consecuencia las nuevas Ordenanzas en cuanto cristalización de las nuevas demandas del interés público son vinculantes...*" (STS de 17 de junio de 1987, entre otras).

ALEGACIONES	OBSERVACIONES
D. Jaime de Berenguer de Santiago Portavoz Adjunto del Grupo Municipal UPyD	
Primera. Se solicita:	**Se estima parcialmente**
1.a.- Adelanto de horarios de cierre y 1.b.- Retraso de horarios de apertura.	En las zonas declaradas como de Contaminación Acústica Alta, es decir en aquellas zonas en las que se superan los objetivos de calidad acústica en más de 10 dB, se habilita a la Junta de Gobierno de la Ciudad para adelantar el horario de cierre de las actividades potencialmente más ruidosas. (Artículo 8.3 de la Normativa del Plan Zonal Específico de la ZPAE). No procede en cambio estimar la alegación de los interesados referentes al retraso de horarios de apertura para las actividades de la clase V, categoría 10, cafeterías, bares, café-bares y asimilables, puesto que este tipo de actividades no se encuentra entre las recogidas en el artículo 6.3 de la Orden 1562/1998, de la Consejería de Presidencia, por la que se establece el régimen relativo a los horarios de los locales de espectáculos públicos y actividades recreativas.
1.c.- Habilitación al Área de Gobierno de Medio Ambiente, Seguridad y Movilidad, para toma de decisiones.	**1.c Se desestima.** La limitación de los horarios de actividades excede la competencia del Área de Gobierno de Medio Ambiente,

Bustamante, 16 4ª Planta
28045 Madrid

	Seguridad y Movilidad. Es una competencia de la Comunidad de Madrid que permite a los Ayuntamientos modificar los horarios por motivos medioambientales. Esta Área de Gobierno si podrá realizar el control y vigilancia de las medidas en el ámbito de sus competencias.
Segunda Introducción de un procedimiento especial en el Plan Zonal de autorización previa con inspección previa municipal para comprobar los niveles de aislamiento acústico	**Se desestima** Como comenta el interesado, el procedimiento seguido para otorgar las licencias de apertura viene regulado por la OGLUA, que establece la necesidad de realizar, para todas las actividades sometidas a evaluación ambiental y las incluidas en el ámbito de aplicación de la Ley 17/1997, que son todas las actividades a las que se hace mención en la Normativa del Plan Zonal de la ZPAE, una inspección por parte de los servicios municipales antes de su inicio y funcionamiento. Esta inspección incluye el asegurar el cumplimiento de los niveles de insonorización adecuados para cada tipo de establecimiento, niveles que vienen establecidos en la OPCAT. Por tanto, no es necesario establecer un procedimiento que ya existe
Tercera Procedimientos en el caso de incumplimientos de normativa	**Se desestima** Al igual que en la alegación anterior, estos procedimientos ya vienen regulados en la normativa municipal, e incluso en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común,
Cuarta Plazas de Aparcamiento, posible "efecto llamada" de la obligatoriedad de la disposición. Plazo para aprobar Plan de Movilidad.	**Se estima parcialmente.** No existe ningún efecto llamada y, en todo caso, el mismo que podría existir en la actualidad. Hay que darse cuenta que las medidas establecidas no suponen, ni establecen, la construcción de ningún nuevo aparcamiento, sino que, con el objetivo de reducir los elevados niveles sonoros existentes, a las nuevas actividades que se pudieran implantar se les exige que tengan un número mínimo de plazas de aparcamiento, a fin de conseguir una reducción del ruido de tráfico asociado a las actividades de ocio nocturno, y ello por dos motivos: ▪ Reducción de la doble fila, con la consiguiente disminución del número de atascos y sus problemas asociados. ▪ Reducción de los trayectos en busca de aparcamiento, con la consiguiente disminución del ruido. Se acepta la propuesta de elaboración de un Plan de Movilidad, medida que el Plan Zonal Específico ya contempla en el artículo 16 del documento Normativa.
Quinta Presupuesto específico para	**Se desestima** Las medidas propuestas en el Plan Zonal responsabilidad del

aplicación de este Plan	Ayuntamiento, en su mayoría se asumirán con los medios técnicos y humanos actuales, sin que la puesta en marcha de las mismas y su posterior control y seguimiento suponga un incremento de coste para los madrileños. El resto de medidas a realizar por el Ayuntamiento se planifican año a año, por lo que se financiarán con cargo al presupuesto ordinario, tal como establece la Disposición Adicional Tercera, este es el caso, por ejemplo, de la instalación de pavimento fonoabsorbente. Respecto a la insuficiencia de los recursos del distrito Centro para garantizar el cumplimiento de la ZPAE, hay que recordar al interesado que los recursos que se emplean y se emplearán no se restringen únicamente a los del distrito, sino que serán del Ayuntamiento en su conjunto, asegurando de esta manera el cumplimiento de la normativa establecida para la ZPAE
Sexta Procedimiento seguimiento ZPAE que permita plazos inferiores a cinco años	**Se estima.** Se realizará un seguimiento continuo, y se revisará el estado de la contaminación acústica en el Distrito Centro a partir de un año de la entrada en vigor del Plan de Movilidad, con el objetivo de analizar los resultados obtenidos tras la puesta en marcha de las medidas contenidas en el Plan Zonal, valorando lo adecuado de las distintas acciones. No es conveniente realizar dichas revisiones en periodos tan cortos como los propuestos, de seis meses, pues no ha transcurrido el tiempo suficiente para que las medidas aplicadas surtan efecto. Por tanto, se propone una nueva redacción para la Disposición Adicional Segunda del documento Normativa de la ZPAE: Disposición Adicional Segunda Se realizará un seguimiento continuo del plan zonal, y se revisará el estado de la contaminación acústica a partir de un año de la entrada en vigor del plan de movilidad, con el objetivo de analizar los resultados obtenidos tras la puesta en marcha de las medidas contenidas en el plan zonal. Si transcurridos cinco años, las medidas correctoras incluidas en el plan zonal y en el plan de movilidad no pueden evitar el incumplimiento de los objetivos de calidad acústica, se procederá a la declaración de Zona de Situación Acústica Especial.
Séptima Introducción de controles para evitar transición entre las zonas con diversos niveles de contaminación	**Se desestima** Carece de sentido el establecimiento de zonas de transición entre las zonas con diferente catalogación acústica, por su imposibilidad técnica y material. Hay que recordar al interesado que la catalogación de las zonas no se realiza a voluntad y de forma arbitraria, sino que se realiza en base a los valores reales de ruido existentes. Para evitar los problemas que plantean los interesados, que se suele denominar *efecto frontera*, en la normativa se han establecido una restricción a nuevos usos o modificaciones de los existentes, mediante el establecimiento de un régimen de distancias respecto de las actividades existentes, con el fin de evitar tanto el mencionado efecto frontera, como que se produzca

Bustamante, 16 4ª Planta
28045 Madrid

	una excesiva concentración de actividades (artículos11.1 y 14.1 del documento Normativa de la ZPAE).
Octava Propuesta del Área de Gobierno de Medio Ambiente, Seguridad y Movilidad como Órgano responsable del control de medidas y potestad sancionadora	Se desestima La unicidad de criterios no implica necesariamente la existencia de un único órgano que asuma todo el control, incluida la potestad sancionadora, sino que haya una auténtica coordinación, coordinación que ya existe entre las diversas áreas de gobierno mediante la estructura actual del Ayuntamiento.
Novena Adscripción al Órgano competente de todos los medios materiales y humanos para el cumplimiento de la legislación de aplicación	Se desestima El órgano competente para la aprobación de la ZPAE es la Junta de Gobierno, pero para la gestión de los diversos medios materiales y el cumplimiento de la legislación vigente existen diversos decretos de delegación de competencia para cada una de las Áreas de Gobierno, lo que invalida la adscripción a un único órgano de todos los medios.
Décima Desarrollo de Guía de Buenas Prácticas para la incidencia acústica de los locales del Distrito Centro	Se estima. Por ello, se plantea una nueva redacción del artículo 18 de la actual Normativa, a fin de incluir el desarrollo de una Guía de Buenas Prácticas, que quedaría: Artículo 18. Campañas de Formación, información y sensibilización. Con el objetivo de conseguir la mejor disposición de todos los actores implicados, se tomarán las siguientes iniciativas: *1. Se incrementará la formación a los agentes de la Policía Municipal del Distrito para que realicen laboros de inspección de la contaminación acústica.* *2. Se llevarán a cabo campañas de concienciación y sensibilización, dirigidas a los usuarios de ocio nocturno.* *3. Se desarrollaran campañas de información acerca de las medidas que se están llevando a cabo* *4. Se elaborará una Guía de Buenas Prácticas en relación con la transmisión acústica al medio ambiente exterior y a los locales colindantes.*
Undécima Limitación del número de eventos culturales y similares a autorizar en vía pública y su superación de niveles sonoros al amparo Art. 19 OPCAT.	Se desestima No es posible realizar una limitación a priori de este tipo de actividades, puesto que ni se conoce el número de eventos que se solicitarán, ni en qué ubicaciones se van a solicitar. Se considera que es más eficiente y operativo el sistema actual establecido en la OPCAT, por el que se tramitan de forma individual cada una de las autorizaciones solicitadas, evaluando cada caso en particular, en los que se consideran todos los detalles relevantes como la ubicación, los horarios y los niveles sonoros a emitir.

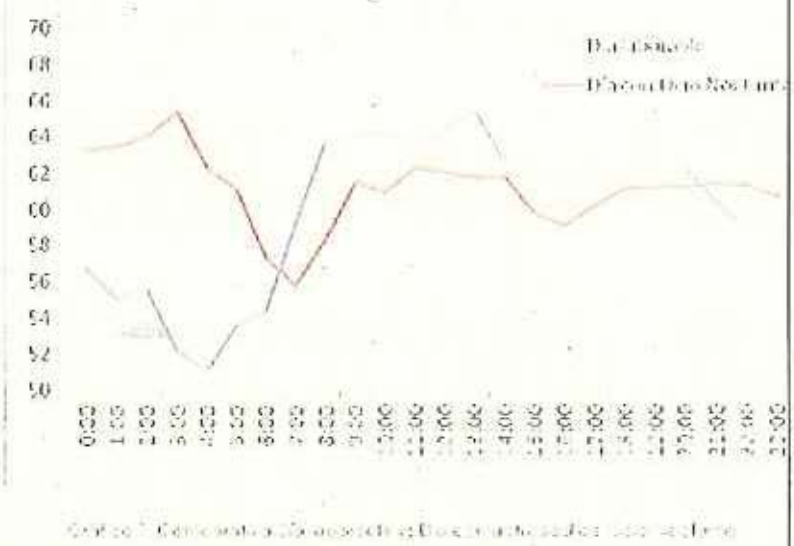
Duodécima Definir catálogo de actividades en vía publica compatibles con la superación de niveles sonoros al amparo Art. 19 OPCAT	**Se desestima** Desde el punto de vista acústico, las actividades en vía pública compatibles con la normativa medio ambiental son aquellas que no emiten niveles sonoros superiores a los establecidos como máximos (Art. 15 OPCAT). La autorización para suspender temporalmente estos límites, contemplada en el Art. 19 OPCAT, constituye una excepción a la norma, por lo que definir en la Normativa del Plan Zonal una serie de actividades exentas se considera contradictorio con su propio objetivo de reducir los niveles sonoros existentes. Además, la experiencia en la aplicación de la suspensión temporal del cumplimiento de los niveles sonoros, según lo dispuesto en el Art. 19 de la OPCAT para actos culturales o similares, no permite proponer un catálogo de actividades que se pudieran clasificar como no molestas, ya que en múltiples ocasiones la molestia no depende del tipo de acto en sí mismo, sino de los muchos factores que influyen, como el número de asistentes y su comportamiento, configuraciones espaciales de los lugares de reunión, reiteración de eventos, situaciones especiales (obras, tráfico, meteorología, etc.). No obstante, en las autorizaciones tramitadas, que se evalúan individualmente, ya se considera, tanto la especial ubicación en zonas saturadas acústicamente, como los horarios y niveles sonoros a emitir.
Decimotercera Establecimiento de equipos fijos de medida	**Se desestima** En la actualidad la ciudad de Madrid dispone de una Red Fija de Vigilancia de la Contaminación Acústica, que se encarga de registrar los niveles de ruido que ocurren 24 horas al día los 365 días al año en 31 puntos de la ciudad. El Distrito Centro es sin duda la región con mayor concentración de monitores de ruido de Europa y probablemente del mundo. Dos de estas estaciones se encuentran en el interior del Distrito (Plaza del Carmen y Paseo de Recoletos) y otras tres en sus inmediaciones (Glorieta del Emperador Carlos V, Escuelas Aguirre y Plaza de España), por tanto no se considera necesaria la instalación de un nuevo monitor permanente. Por otro lado y como se comentó en la alegación sexta, está previsto realizar campañas de medición con el objetivo de evaluar la evolución y realizar un seguimiento de la efectividad del Plan Zonal Específico en el Distrito.
Decimocuarta Se propone asegurar la transparencia en gestión de licencias, mediante su publicación en páginas web indicando datos como horario y aforo.	**Se desestima** La gestión de las licencias por parte del Ayuntamiento se realiza de forma transparente. Por otro lado, y dado que los derechos de acceso a la información sobre los procedimientos administrativos ya están regulados en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, y su aplicación no debería diferir sobre otros tramites fuera del Distrito Centro, no se estima procedente

	establecer en este Plan Zonal mecanismos distintos a los ya existentes. Así mismo, datos que caracterizan un local, como su clasificación, horario o aforo, ya constan en el cartel identificativo regulado por la Ley 17/1997, de 4 de julio, de Espectáculos Públicos y Actividades Recreativas de la Comunidad de Madrid.

ALEGACIONES	OBSERVACIONES
D. Tomás Gutiérrez Román en representación de la Asociación Empresarial de hostelería de la Comunidad de Madrid La Viña **D. Juan Carlos Alonso Reguero, en representación de la Asociación de empresarios y profesionales para gays, lesbianas, transexuales y bisexuales de Madrid y su Comunidad**	
Primera Las medidas se dirigen, exclusivamente, contra las actividades de hostelería, amparando la actividad de los demás emisores acústicos.	**Desestimada:** No es cierto que las medidas propuestas se ocupen exclusivamente de las actividades de hostelería. Para lograr un conocimiento más exhaustivo de la realidad acústica del municipio de Madrid, el Ayuntamiento ha tomado la iniciativa de considerar cualquier comportamiento que genere contaminación acústica o molestias, como susceptible de ser cartografiado. Uno de esos focos, necesario de ser tratado por el nivel de molestia que produce, son las actividades de ocio nocturno, grupo dentro del que se encuentran las actividades de hostelería. En el estudio acústico realizado por el Ayuntamiento no se parte, por tanto, de ninguna premisa para responsabilizar a las actividades de hostelería, sino que se analiza el ruido producido por las actividades de ocio nocturno como un foco más, junto al tráfico rodado, ferroviario o aeroportuario, de acuerdo con el tratamiento recogido en la Ley 37/2003 del Ruido. Por otro lado, si se analizan las acciones propuestas para la ZPAE, se pueden encontrar medidas dirigidas a otros tipos de actividades, además del tráfico rodado para el que se plantea un Plan de Movilidad de Ocio Nocturno, e incluso campañas de sensibilización dirigidas a los usuarios del ocio nocturno. Por tanto no es cierto, como plantean los interesados, que se omita toda referencia al tráfico, puesto que entre las medidas del plan zonal específico está la ya mencionada del Plan de Movilidad, además de la referencia al Mapa Estratégico del Ruido, en la metodología empleada para la realización del plan zonal.
Segunda Restricción de los horarios de funcionamiento de la hostelería, lo que es competencia de la CAM y no del Ayuntamiento de Madrid.	**Desestimada:** En la redacción actual de la normativa aplicable a la ZPAE no se establece ninguna restricción a los horarios de los locales ubicados en la zona. La competencia del Ayuntamiento de Madrid para reducir los horarios es clara (al amparo artículos 4.4, 18.3 y 25.4 de la Ley 37/2003 del Ruido) Finalmente la competencia municipal para reducir el horario de los locales se establece en el artículo 6 de la Orden 1562/1998

	Respecto al artículo 25.4 de la Ley 37/2003, que mencionan los interesados, las medidas que se relacionan no tienen un carácter ni exhaustivo ni exclusivo, como el propio artículo indica, puesto que se refiere a que el plan zonal *"podrá contener, entre otras, todas o algunas de las siguientes medidas ..."*.
Tercera La Documentación sometida a información pública no permite conocer la metodología que lleva al establecimiento de medidas exclusivas sobre la hostelería, desechando otros emisores acústicos constatados: infracción del derecho de información.	Desestimada: No existe ningún tipo de infracción del derecho de información. El procedimiento que está siguiendo el Ayuntamiento es totalmente transparente, se han tenido y se continúan manteniendo reuniones con todas las partes interesadas, se sigue lo establecido en el artículo 4 del Real Decreto 1513/2005, se ha abierto un periodo de información pública con posterioridad a la aprobación inicial, se ha producido su publicación en el Boletín de la Comunidad de Madrid, nº 85 de fecha 10 de abril de 2012, se debatirá en la Comisión de Control y Seguimiento del Ruido, se llevará al Pleno del Ayuntamiento con el consiguiente debate entre los grupos políticos y, en la actualidad, el plan se encuentra a disposición pública en la página web municipal, desde la que se puede acceder a: ▪ Mapa Estratégico de Ruido (MER). Se puede acceder a los datos correspondientes al distrito Centro ▪ Documentación de la ZPAE de Centro. La metodología empleada en la elaboración del estudio acústico está disponible para cualquier persona que la desee consultar, ya que forma parte del documento de la memoria de la Zona de Protección Acústica Especial Como ya se ha comentado, el Plan no contiene medidas que afecten exclusivamente a las actividades de hostelería, sino que también las hay referidas al tráfico rodado, como es la comprendida en el Artículo 16, en donde se contempla la elaboración de un Plan de Movilidad, además del Artículo 15 en que se incentiva el celo en el cumplimiento de la nueva Ordenanza de Protección contra la Contaminación Acústica y Térmica (OPCAT), con lo que se evitará el ruido producido por otro tipo de fuentes como las aglomeraciones o el "botellón". Respecto al origen de los datos y la metodología empleada que justifiquen las medias previstas en la ZPAE para reducir los niveles de ruido, en los capítulos 4 "Metodología" y 5 "Desarrollo" del documento Memoria se cita exhaustivamente tanto la norma de aplicación para las mediciones y estudios acústicos, como fechas, ubicaciones de los lugares de medida y datos obtenidos. De hecho, se incluyen gráficas que muestran la evolución temporal de los niveles de ruido registrados, como la de la siguiente imagen:

Bustamante, 16 4ª Planta
28045 Madrid



Gráfica en la que puede observarse la influencia del ocio en el comportamiento de los valores de los niveles de ruido durante el periodo nocturno, en el que existen horas en donde se llegan a registrar valores 10 dB más elevados que durante las mismas horas de un día no afectado por el ocio nocturno, dándose incluso el caso de que los valores sonoros nocturnos superen a los valores registrados durante el periodo diurno.

En lo relativo al fenómeno del "botellón", de nuevo comentar que el Ayuntamiento ha tomado medidas claras contra el mismo, medidas que ha reforzado incluyendo en la nueva Ordenanza las consecuencias sancionadoras de las perturbaciones ocasionadas por permanecer en horario nocturno en concurrencia no autorizada con otras personas o grupos de personas, reunidas en la vía o espacios públicos, o en espacios exteriores de titularidad privada y uso público, produciendo, a consecuencia de la actuación colectiva, ruidos que ocasionen molestias y perturben el descanso y la tranquilidad de los vecinos.

Por otro lado, no es cierto que todas las medidas propuestas estén dirigidas a las actividades de hostelería tal y como se puede observar en el Capítulo V, *Medidas de Carácter General*, del documento Normativa de la ZPAE. En cuanto a las medidas relacionadas con las plazas de aparcamiento, éstas van encaminadas a reducir el ruido debido al tráfico, por:

- Reducción de la doble fila, con la consiguiente disminución del número de atascos y sus problemas asociados.
- Reducción de los trayectos en busca de aparcamiento, con la consiguiente disminución del ruido.

Finalmente, no es cierto que la ZPAE no tenga "*remedio normativo una vez aprobada*", por su propia definición en la Ley del Ruido su periodo de vigencia no es indefinido, sino que tiene un carácter temporal. Independientemente de ello, es intención del Ayuntamiento revisar de forma periódica los niveles de ruido existentes en el distrito para, entre otras razones, valorar la efectividad de las medidas puestas en marcha.

Cuarta No hay Mapa de Ruido, Estratégico o no Estratégico, que contemple la realidad de los diversos emisores acústicos del Distrito Centro.	**Desestimada:** El Ayuntamiento ha cartografiado los niveles de ruido producidos por el tráfico rodado y por el ocio nocturno. Ambas cartografías no tienen porqué representarse en un único mapa de ruido, circunstancia que, por otro lado, contravendría lo estipulado en el Anexo IV del RD 1513/2005 en cuanto a la no integración de los efectos de las distintas fuentes de ruido presentes en el Distrito en un único mapa, a fin de distinguir el efecto de cada una de las fuentes por separado. El ruido producido por el tráfico rodado fue objeto de estudio en la elaboración del MER vigente, se remite de nuevo a los interesados a la página web municipal donde puede ser consultado. Solamente recordar que este mapa se encuentra disponible, desde su aprobación definitiva el 15 de enero de 2009, en la pagina web municipal. Por otro lado, en la documentación presentada se incluye un mapa estratégico de ruido referente al ruido provocado por el ocio nocturno. A este respecto, recordar que la definición de mapa estratégico de ruido que se establece en el anexo IV del RD 1513/2005 señala que: *"Un mapa estratégico de ruido es la representación de los datos relativos a alguno de los aspectos siguientes:* *Situación acústica....* *Superación de un valor límite* *Número estimado de ..."* Y esto es precisamento lo que se ha incluido en el Anexo del documento que contiene la normativa de la ZPAE. Finalmente, no vamos a debatir la afirmación de los interesados referente a que "*no existe Mapa de Ruido, Estratégico o no Estratégico, que contemple la realidad de los diversos emisores acústicos del distrito centro*". Como ya se ha comentado, el Ayuntamiento ha cumplido con los requerimientos recogidos en la legislación vigente en lo referente a Mapas Estratégicos de Ruido, tanto en la Sección 3ª del Capítulo II de la Ley 37/2003 como en el RD 1513/2005
Quinta Ausencia de evaluación económica de las medidas adoptadas.	**Desestimada:** De forma genérica, dos son los tipos de medidas establecidos en la normativa de la ZPAE: ▪ Medidas a tomar por las actividades que puedan instalarse a futuro, o modificaciones que puedan pretender las actividades existentes. Dato que es imposible conocer puesto que el Ayuntamiento no puede prever lo que va a ocurrir en el futuro. ▪ Medidas a tomar por el propio Ayuntamiento que, en su mayoría, asumirá con los recursos actuales sin que suponga un incremento de coste para los madrileños. El resto de medidas a realizar por el Ayuntamiento se planifican año a año, por lo que se financiarán con cargo al presupuesto ordinario, tal como establece la Disposición Adicional Tercera, este es el caso, por

Bustamante, 16 4ª Planta
28045 Madrid

	ejemplo, de la instalación de pavimento fonoabsorbente
Sexta La Metodología expresada para evaluar los niveles que establece es confusa, ficticia, por lo que el resultado no es fiable y no se ajusta a norma.	**Se estima parcialmente:** Ya contestada parcialmente en la alegación tercera. Se estima la referencia a las tiendas de conveniencia que hacen los interesados. Por otro lado, el Decreto-ley 19/2012, de 25 de mayo, sobre medidas urgentes de liberalización del comercio y de diversos servicios, liberaliza la actividad comercial minorista cuya superficie útil no supere los 300 metros cuadrados, y la Ley 2/2012, de 12 de junio, de Dinamización de la Actividad Comercial en la CAM, liberaliza los horarios de las actividades comerciales minoristas, por tanto se plantea la modificación de las referencias hechas en el documento Normativa de la ZPAE a las tiendas de conveniencia, en el sentido de: a) Modificar el artículo 3, cuya redacción quedará: Artículo 3. Identificación de las actividades y establecimientos. *Las actividades a que se refiere la presente normativa son las establecidas en el Decreto 184/1998, de 22 de octubre, por el que se aprueba el Catálogo de Espectáculos Públicos, Actividades Recreativas, Establecimientos, Locales e Instalaciones de la Comunidad de Madrid.* b) Suprimir el artículo 8.5. c) Modificar la Disposición Transitoria, cuya redacción quedará: *Disposición Transitoria* *El presente régimen será de aplicación a las solicitudes de licencia de nueva implantación o modificación de actividades de espectáculos públicos o recreativas que se soliciten dentro del ámbito de la delimitación de la Zona de Protección Acústica Especial del Distrito Centro a partir de su entrada en vigor.* *A los locales con licencia o Plan Especial de Calificación Urbanístico-Ambiental de Usos en tramitación, les serán de aplicación las normas vigentes en el momento de la solicitud.* *Solamente será considerada modificación de licencia a estos efectos la que implique ampliación de superficie destinada al público, o cambio de actividad de las definidas en el Catálogo de Espectáculos Públicos y Actividades Recreativas, o instalación de equipos de reproducción audiovisual.* Por otro lado, se repite en esta alegación lo que se suele repetir en todas las que realizan los interesados. Como ya se ha dicho, las medidas que se pretende adoptar no están dirigidas a las actividades de hostelería, sino que tratan de solucionar un problema de ruido constatado, generado por las actividades de ocio nocturno. En cuanto a la metodología, y como también se ha comentado, el estudio acústico realizado en el Distrito Centro, y cuyos resultados demuestran la contribución de las actividades de ocio nocturno en la superación de los objetivos de calidad acústica, se ha elaborado cumpliendo con los requerimientos técnicos recogidos en las distintas normativas de aplicación a las que hacen referencia tanto los Reales Decretos 1513/2005 y 1367/2007, que desarrollan la Ley de Ruido 37/2003, como la

	OPCAT. Las mediciones realizadas se llevaron a cabo siguiendo el protocolo recogido en el anexo IV del RD1367/2007, así como con lo establecido en el anexo III de la OPCAT. El Ayuntamiento no se ha conformado con los periodos mínimos establecidos en la normativa, sino que para incrementar la exactitud de las mediciones, mejorando de esta forma el conocimiento del problema, multiplicó el tiempo medido entre tres y cuatro veces. Se recuerda, que tal y como se citaba en la alegación tercera, está disponible, para todas las personas que deseen consultar la metodología empleada para la elaboración del estudio acústico, en la página web municipal. Una vez más, para la elaboración de la ZPAE de Centro se han tenido en cuenta las dos fuentes de ruido más importantes presentes en el Distrito, el tráfico rodado y el ocio. Ambas cartografías, como ya se ha reiterado en alegaciones anteriores, están disponibles para su consulta pública en la web municipal. Los detalles de las mediciones, como por ejemplo los lugares de medición o intervalos de medida, están recogidos en el apartado 5.3.1 *Campañas de medición* del documento de la Memoria de la ZPAE de Centro. Todas las mediciones se han realizado acorde a la normativa referida en la Legislación vigente, tanto en cuanto a los detalles y protocolo de medición como en lo que a instrumentación se refiere. La elaboración del modelo de cálculo se ha llevado a cabo siguiendo el procedimiento fijado tanto en la normativa nacional como europea en temas de cartografiado acústico. En el apartado de hipótesis de cálculo se encuentran las condiciones planteadas para la realización del mismo. El Real Decreto 1367/2007 en el punto 1 del Anexo IV establece que : " *Los valores de los índices acústicos establecidos por este Real Decreto pueden determinarse bien mediante cálculo o mediante mediciones (en el punto de evaluación)….*" En caso de determinar los indicadores por cálculos el punto 2 del mismo Anexo señala: *"2 . Métodos de cálculo de los índices L_d, L_e y L_n* *Los métodos de cálculo recomendado para la evaluación de los índices de ruido L_d, L_e y L_n, son los establecidos en el apartado 2, del anexo II del Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre.* " Anexo y apartado que establecen los métodos de cálculo recomendados para la evaluación de los índices de ruido, dentro del que se encuentra el método (ISO 9613) empleado por los servicios técnicos del Ayuntamiento para la elaboración del estudio de la ZPAE de Centro. Dicho esto, hay que recordar que el ayuntamiento no se queda exclusivamente en la aplicación de un modelo de cálculo, sino que lo refuerza con los valores reales de los niveles de ruido obtenidos en las mediciones llevadas a cabo en el distrito. Respecto al periodo de ocio nocturno, que el documento de la Memoria hace referencia como el comprendido entre las 00:00 horas del viernes y las 00:00 horas del domingo por ser este el periodo que el análisis de los registros temporales muestran que se ven afectados por el ocio, hay que aclarar que en el cálculo

Bustamante, 16 4ª Planta
28045 Madrid

	de los indicadores de ruido para cada periodo temporal se han aplicado los periodos de evaluación establecidos en la legislación vigente. Los interesados pueden estar tranquilos pues en la evaluación del L_n se tienen en cuenta los niveles de ruido registrados desde las 23:00h hasta la 07:00h, por lo que no se incluye ni el ruido de las "compras" del sábado, ni el del "Rastro" ni, por supuesto, el de los "fieles a la salida de la Iglesia de San Ginés". Finalmente comentar, una vez más, que el mismo RD 1367/2007 en su Anexo IV establece la posibilidad de determinar los indicadores de ruido bien mediante mediciones o mediante cálculos, caso éste último en el que hay que seguir lo establecido en el R.D 1513/2005. Por último se cree conveniente recordar que estos procedimientos son de aplicación en toda Europa.
Séptima <u>Sobre el documento Normativa del Plan Zonal Específico de la Zona de Protección Acústica Especial Del Distrito Centro.</u> 7.1. y 7.2. - Atribución a las actividades de hostelería como emisores acústicos.	**Desestimada (salvo parcialmente 7.11 plazas aparcamiento):** 7.1 y 7.2.- Ya contestada en alegaciones anteriores. Ya se ha dicho en varias ocasiones que las medidas propuestas no están destinadas en contra de las actividades de hostelería. De hecho, éstas son las únicas actividades que se pueden instalar en cualquiera de las zonas de la ZPAE, incluso en las zonas de contaminación acústica alta, tal como establecen los artículos 8.1 y 8.2 de la normativa propuesta para la ZPAE.
7.3.- Mediciones previas deficientes anularían la zonificación acústica establecida Art. 4.3.	7.3.- Ya contestado en alegaciones anteriores Además, hay que remarcar que la instrumentación empleada es de tipo 1/clase 1, tal y como recoge la disposición transitoria segunda del R.D.1367/2007. Las condiciones y protocolo de la medida cumplen con lo establecido en el Anexo 3.4 del citado R.D. y por último los periodos temporales e indicadores de evaluación empleados son los que se establecen en el Anexo I del mismo R.D.
7.4.- 7.5. y 7.6.- Prohibición de instalación, ampliación o modificación de actividades de hostelería.	7.4, 7.5, y 7.6.- Los interesados continúan con un enfoque erróneo sobre lo que pretende la declaración de una Zona de Protección Acústica Especial. Este hecho no responde a una actitud caprichosa del Ayuntamiento, sino que responde a una obligación establecida en la Ley del Ruido ante un hecho comprobado, la superación de los objetivos de calidad acústica en el periodo nocturno. Por tanto el Ayuntamiento, además de combatir el ruido provocado por el tráfico, ha prestado especial atención al ruido que tiene su origen en ciertas actividades de ocio nocturno, puesto que este tipo de ruido resulta especialmente molesto la producirse en los días de la semana y en las horas que la inmensa mayoría de las personas disponen para su descanso. En realidad es algo más que una molestia subjetiva o pasajera. El ruido del ocio nocturno afecta a la calidad de vida de las personas que lo sufren. Se trata, pues, de un problema serio de convivencia en el que

Bustamante, 16 4ª Planta
28045 Madrid

7.7.- Restricciones al horario 7.8.- Tendencias de la Administración encaminadas a facilitar la actividad empresarial. 7.9.- Cierre de huecos en fachada, impuesto en Art. 8.6	hay que conjugar los derechos de quienes desean disfrutar de su tiempo de ocio y el derecho de otras muchas personas a la intimidad, al descanso y a la tranquilidad en su propio domicilio. Por tanto, el Ayuntamiento no está en contra de Madrid Emprende, que es una iniciativa propia, ni en contra de la actividad empresarial, sino que trata de tomar una serie de medidas que permitan disminuir la afección acústica constatada de muchos vecinos, con la firme creencia de que es posible conciliar el descanso de los vecinos con el desarrollo de las actividades susceptibles de ser productoras de ruido en la ciudad. 7.7.- Esta cuestión se ha respondido en la alegación segunda 7.8.- Esta cuestión se ha respondido en las cuestiones 7.4, 7.5 y 7.6. 7.9.- Esta medida ya es de obligado cumplimiento en todo el municipio de Madrid para las actividades más molestas desde el punto de vista acústico, es decir, las que dispusiesen de equipos de reproducción o amplificación audiovisual, tal como recoge el artículo 27 de la OPCAT, se recogía en el artículo 22.2 de la Ordenanza de Protección Ambiental contra la Contaminación por Formas de Energía (OPACFE), y en la normativa sobre ruidos anterior.
7.10.- Caducidad de oficio de las licencias 7.11.- Obligación de disposición de plazas de aparcamiento equivalente al 27% del aforo del local	Por tanto, esta condición de funcionamiento ya se venía exigiendo en el Distrito Centro, y era una medida vigente en el momento de aprobación del Plan Zonal Específico, por lo que los locales en funcionamiento deben cumplirla con anterioridad a la mencionada aprobación. De esta forma la afirmación, por parte de la asociación La Viña, de que "*es una medida simplemente dirigida al cese de actividades, con amparo supuesto en cuestiones acústicas*" está, cuando menos, fuera de lugar. 7.10.- Esta medida, al igual que la anterior, está contemplada en la normativa vigente de tramitación de licencias urbanísticas. 7.11.- Esta medida no es de imposible cumplimiento, puesto que sólo se aplica a las actividades nuevas, nunca a las existentes, como pretenden los interesados, por tanto, no se puede afirmar que se carece de disponibilidad de plazas de aparcamiento en el distrito desde el momento que se desconoce cuál va a ser la demanda. La exigencia de plazas de aparcamiento es una de las medidas incluidas en la ZAA de Centro. Esta exigencia se aplica a las actividades de la clase III, espectáculos públicos, categoría 1, esparcimiento y diversión (salas de fiestas, restaurante-espectáculo, café-espectáculo, etc.); clase IV, actividades recreativas, categoría 4, de baile (discotecas y salas de baile); y clase V, otros establecimientos abiertos al público, categoría 9, ocio y diversión (baros de copas con o sin actuaciones musicales en directo); pero no a las actividades de la clase V y categoría 10,

Bustamante, 16 4ª Planta
28045 Madrid

	hostelería y restauración (cafeterías, bares, café-bar, restaurantes, etc.), por lo que se propone una nueva redacción para los artículos que hacen mención a la exigencia de plazas de aparcamiento, reduciendo el número de plazas exigidas a las nuevas actividades, quedando en la forma: *14.5 Todas las actividades nuevas deberán disponer, con carácter exclusivo, de un número de plazas de aparcamiento igual al 10% de su aforo en un radio máximo de 200 metros de su ubicación.* *11.8 Todas las actividades nuevas deberán disponer, con carácter exclusivo, de un número de plazas de aparcamiento igual al 10% de su aforo en un radio máximo de 200 metros de su ubicación.* *Quedan exceptuadas las actividades existentes de la clase III, espectáculos públicos, categoría 1, esparcimiento y diversión (salas de fiestas, restaurante-espectáculo, café-espectáculo, etc.); clase IV, actividades recreativas, categoría 4, de baile (discotecas y salas de baile y salas de juventud); clase V, otros establecimientos abiertos al público, categoría 9, ocio y diversión (bares de copas con o sin actuaciones musicales en directo), y categoría 10, hostelería y restauración, transformadas a clase V, otros establecimientos abiertos al público, categoría 10, hostelería y restauración (restaurantes), sin música.* A fin de fomentar, en la zona de mayor contaminación acústica, la transformación de actividades más molestas a las potencialmente menos ruidosas, la redacción del artículo 8.9 quedaría en la forma: *8.9 Todas las actividades nuevas deberán disponer, con carácter exclusivo, de un número de plazas de aparcamiento igual al 10% de su aforo en un radio máximo de 200 metros de su ubicación.* *Quedan exceptuadas las actividades existentes de la clase III, espectáculos públicos, categoría 1,esparcimiento y diversión (salas de fiestas, restaurante-espectáculo, café-espectáculo, etc.); clase IV, actividades recreativas, categoría 4, de baile (discotecas y salas de baile y salas de juventud); clase V, otros establecimientos abiertos al público, categoría 9, ocio y diversión (bares de copas con o sin actuaciones musicales en directo) y categoría 10, hostelería y restauración, transformadas a clase V, otros establecimientos abiertos al público, categoría 10, hostelería y restauración (restaurantes), sin música.* Por lo que a las actividades con música que se transformen en actividades de hostelería y restauración sin música, no se les exigirá plaza de aparcamiento alguna.
7.12.- Reducción de tasas para terrazas con horario reducido 7.13.- Control del "botellón"	7.12.- No es ámbito de esta normativa las disposiciones económicas ligadas a las tasas y precios públicos 7.13.- Ya contestada, aunque hay que mencionar que no es cierta la afirmación de los interesados de que *"la OPCAT ignora el*

Bustamante, 16 4ª Planta
28045 Madrid

	fenómeno", puesto que una lectura de la Sección segunda de la misma y, en particular, del artículo 45 o del 61, les hará comprender lo importante que es para el Ayuntamiento el control del botellón.

ALEGACIONES	OBSERVACIONES
D. Esteban Benito García en representación de la Plataforma vecinal "Vecinos Madrid Centro". D. Antonio Ruano González D. Esteban Benito García D. Esteban Benito García en representación de la Asociación de Vecinos de Chueca. D. Francisco Caño Sánchez en representación de las Asociaciones de Vecinos Federación Regional de Madrid D. Paulino Paniagua Salado D. Jorge Martínez Madrid Dª Sonia García Sedano. Dª Eva Bellod Rodríguez. Dª Dolores Arroyo Romero. D. Juan Moñiro. Dª Concepción Puerta Rodríguez.	
Primera. Art. 8.1 Se solicita se suprima la exención de la restricción de implantación, ampliación o modificación para actividades Clase V, categoría 10 en edificios usos no residenciales.	Desestimada: Las únicas actividades que está permitido instalar son las incluidas en la clase V, categoría 10, cuyo impacto ambiental es mucho más limitado que para el resto de actividades, puesto que: ▪ Son las que producen menos contaminación acústica, tanto por la propia actividad que desarrollan como por su horario de funcionamiento. ▪ Al instalarse en edificios de usos exclusivo no residencial, no pueden producir molestias por no existir vecinos. Además, el carácter eminentemente residencial de la gran mayoría de las calles declaradas como zonas de contaminación acústica alta, supone que el número de edificios de uso exclusivo no residencial es muy bajo.
Segunda Art. 8.3 Adelanto de horarios de cierre. Se solicita aplicación a más clases de actividades y fijar procedimiento.	Desestimada: En la redacción actual de la normativa aplicable a la ZPAE no se establece ninguna restricción a los horarios de los locales ubicados en la zona.
Tercera Art. 8.4 Retraso de horarios de apertura. Se solicita aplicación a más clases de actividades y fijar procedimiento.	Desestimada: En la redacción actual de la normativa aplicable a la ZPAE no se establece ninguna restricción a los horarios de los locales ubicados en la zona.
Cuarta Art. 8.6 Huecos o ventanas	Desestimada: Esta medida ya es de obligado cumplimiento en todo el municipio

Bustamante, 16 4ª Planta
28045 Madrid

practicables en locales. Se solicita establecimiento de plazos y prohibición de apertura	de Madrid para las actividades más molestas desde el punto de vista acústico, es decir, las que dispusiesen de equipos de reproducción o amplificación audiovisual, tal como recoge el artículo 27 de la OPCAT, se recogía en el artículo 22.2 de la Ordenanza de Protección Ambiental contra la Contaminación por Formas de Energía (OPACFE), y en la normativa sobre ruidos anterior. Por tanto, esta condición de funcionamiento ya se venía exigiendo en el Distrito Centro, y era una medida vigente en el momento de aprobación del Plan Zonal Específico, por lo que los locales en funcionamiento deben cumplirla con anterioridad a la mencionada aprobación. Considerando estos antecedentes, no resulta procedente fijar un nuevo plazo de tres meses, que no supondría una mejora sobre la situación actual, además de poder crear conflicto con posibles procedimientos administrativos en marcha, iniciados a raíz de denuncias o inspecciones de oficio.
Quinta Art. 8.9 Plazas de Aparcamiento. Se solicita la no utilización de las alquiladas a residentes.	**Desestimada:** Como ya se ha comentado, el plan zonal asociado a la declaración de la ZPAE incluye una serie de medidas destinadas a la reducción de los niveles sonoros ambientales. En este caso, la exigencia de plazas de aparcamiento para las nuevas actividades se produce a fin de reducir el ruido debido al tráfico rodado por: ▪ Vehículos circulando por la zona en busca de un aparcamiento, con el consiguiente incremento de los niveles de ruido. ▪ El ruido provocado por los vehículos estacionados en doble fila, que obstaculizan la circulación, además de los problemas de ruido ocasionados por bocinas. La medida es buena desde el punto de vista ambiental, y se sale del ámbito de esta normativa la concreción del tipo de contrato que una actividad privada debe establecer para el cumplimiento de este condicionado.
Sexta Art. 8.10 Terrazas de Veladores. Solicitud de reducción de horarios en una hora en general y prohibición total para salas de fiestas, discotecas, bares de copas y similares. Inclusión de procediendo regulador autorizaciones.	**Se estima parcialmente:** El objeto de la normativa del Plan Zonal es establecer las medidas correctoras aplicables en la Zona de Protección Acústica Especial del Distrito Centro, con el fin de reducir progresivamente la contaminación por ruido hasta alcanzar los objetivos de calidad acústica establecidos para el área correspondiente. Como ya se ha citado con anterioridad, se ha establecido una clasificación de la ZPAE en función del nivel de incumplimiento de los objetivos de calidad acústica, delimitando tres zonas de contaminación acústica, alta, moderada y baja. De esta manera, se aplican las medidas de una forma proporcional al grado de contaminación, tratando de conjugar los derechos de quienes desean disfrutar de su tiempo de ocio con el derecho de otras muchas personas a la intimidad, al descanso y a la tranquilidad en su propio domicilio. También debe considerarse que, al ir ligadas las autorizaciones

Bustamante, 16 4ª Planta
28045 Madrid

	para las terrazas a locales con licencia, por una parte se está restringiendo una condición de funcionamiento a una actividad existente, al disminuir el horario establecido en el Art. 6 de la *Ordenanza Reguladora de las Terrazas de Veladores y Quioscos de Hostelería* y, por otra parte, el régimen de prohibiciones o limitaciones para nuevas actividades en función de la distancia, establece también una prohibición o limitación a la terrazas ligadas a nuevas actividades. No se considera procedente incluir en esta normativa la denegación de autorizaciones para actividades que hayan tenido expedientes sancionadores, puesto que esa actividad puede estar ya cumpliendo con la normativa municipal y funcionando, por tanto, correctamente. Por otro lado, cuando una actividad está inmersa en algún procedimiento sancionador por temas medioambientales, la Junta de Distrito ya tiene en cuenta este hecho a la hora de otorgarle una licencia de terraza. Sí, en cambio, procede estimar la propuesta de prohibición de instalar terrazas de veladores a las actividades de la clase III, espectáculos públicos, categoría 1, esparcimiento y diversión; clase IV, actividades recreativas, categoría 4, de baile; clase V, otros establecimientos abiertos al público, categoría 9, ocio y diversión, dado el elevado impacto ambiental que estas actividades tienen para el medio ambiente. Por ello, se propone una nueva redacción de los artículos 8.10, 11.9 y 14.7 del documento Normativa del Plan Zonal Específico, añadiendo el siguiente párrafo: *"En ningún caso, las actividades de clase III, espectáculos públicos, categoría 1, esparcimiento y diversión; clase IV, actividades recreativas, categoría 4, de baile; y clase V, otros establecimientos abiertos al público, categoría 9, ocio y diversión, podrán instalar terrazas de veladores".*
Séptima Introducción de nuevo artículo en referencia a prohibición superación niveles sonoros eventos al amparo Art. 19 OPCAT.	**Desestimada:** No se estima procedente una prohibición genérica para la superación de los niveles sonoros de aplicación a todos los actos a celebrar en vía pública, dada la muy variada casuística de la celebración de estos tipos de eventos, algunos de ellos muy arraigados en las costumbres de los vecinos, como las fiestas tradicionales de los barrios, u otros organizados al amparo de derechos fundamentales como el de reunión y el de expresión. No obstante, en las autorizaciones tramitadas, que se evalúan individualmente, se considera tanto la especial ubicación en zonas saturadas acústicamente, como los horarios y niveles sonoros a omitir.
Octava Art. 11.1 Régimen Limitaciones. Se solicita se amplie la restricción de implantación, ampliación o modificación a todas actividades Clase V, categoría 10 y se suprima	**Desestimada:** No se considera procedente la prohibición total de implantación de los locales de hostelería (restaurantes, cafeterías, bares, etc.) en aquellas zonas de contaminación acústica moderada, puesto que el régimen de distancias a actividades preexistentes, establecido en el apartado 2 de este Art. 11, permite

la exención en edificios usos no residenciales Art. 11.2 y 11.3 referentes a distancias a actividades pre existentes. A eliminar en caso de modificar anterior 11.1	compatibilizar el desarrollo de las actividades empresariales y comerciales con el descanso de los vecinos. Por otro lado, el régimen de distancias establecido permite acomodar el nivel de restricción con el de superación de los objetivos de calidad acústica. Finalmente, desde el punto de vista acústico, es más realista utilizar las puertas de los locales como punto de referencia para medir las distancias a otras actividades, puesto que es donde se genera el sonido, al tener que estar el local aislado acústicamente de cara al medio ambiente exterior. En lo referente a la exención en edificios exclusivos de uso no residencial, como ya se ha comentado en alegaciones anteriores, las únicas actividades que está permitido instalar son las incluidas en la clase V, categoría 10, cuyo impacto ambiental es mucho más limitado que para el resto de actividades, puesto que: ▪ Son las que producen menos contaminación acústica, tanto por la propia actividad que desarrollan como por su horario de funcionamiento. ▪ Al instalarse en edificios de usos exclusivo no residencial, no pueden producir molestias por no existir vecinos.
Novena Art. 11.5. Huecos o ventanas practicables en locales. Se solicita establecimiento de plazos y prohibición de apertura	**Desestimada:** Esta medida ya es de obligado cumplimiento en todo el municipio de Madrid para las actividades más molestas desde el punto de vista acústico, es decir, las que dispusiesen de equipos de reproducción o amplificación audiovisual, tal como recoge el artículo 27 de la OPCAT, ya se recogía en el artículo 22.2 de la Ordenanza de Protección Ambiental contra la Contaminación por Formas de Energía (OPACFE) y en la normativa sobre ruidos anterior. Por tanto, esta condición de funcionamiento ya se venía exigiendo en el Distrito Centro, y era una medida vigente en el momento de aprobación del Plan Zonal Específico, por lo que los locales en funcionamiento deben cumplirla con anterioridad a la mencionada aprobación. En cuanto a la exigencia de no apertura de nuevos huecos al exterior para las actividades de la clase V, categoría 10, no es procedente, puesto que esta es una medida destinada a evitar que las actividades que cuenten con un elevado aforo, o con equipos de reproducción audiovisual, tengan comunicación con el exterior, a fin de evitar la transmisión de ruidos, cosa que no se produce para muchas de estas actividades. Para aquellas actividades de esta clase y categoría que sí dispongan de algún elemento de reproducción audiovisual o con aforos superiores a 100 personas, ya se les exige en la OPCAT la prohibición propuesta por los interesados. Considerando estos antecedentes, no resulta procedente fijar un nuevo plazo de tres meses, que no supondría una mejora sobre la situación actual, además de poder crear conflicto con posibles procedimientos administrativos en marcha, iniciados a raíz de denuncias o inspecciones de oficio.
Décima	**Desestimada:**

Art. 11.8 Plazas de Aparcamiento. Se solicita suprimir exención actividades reconvertidas y la no utilización de las alquiladas a residentes.	De forma general, como se ha comentado con anterioridad, la exigencia de plazas de aparcamiento para las nuevas actividades se produce a fin de reducir el ruido debido al tráfico rodado. Por otro lado, la exención contemplada es de aplicación en aquellos casos en los que la actividad se transforma en alguna de clase V, con horario de cierre inferior y sin música, siendo por ello un claro incentivo para reducir tanto los niveles sonoros emitidos por los locales, como la incidencia indirecta del público asistente a estas actividades. Además de lo comentado, no pertenece al ámbito de esta normativa la concreción del tipo de contrato que una actividad privada debe establecer para el cumplimiento del condicionado fijado en la ZPAE.
Undécima Art. 11.9 Terrazas de Veladores. Solicitud de reducción de horarios en una hora en general y prohibición total para salas de fiestas, discotecas, bares de copas y similares.	**Se estima parcialmente:** El objeto de la normativa del Plan Zonal es establecer las medidas correctoras aplicables en la Zona de Protección Acústica Especial del Distrito Centro, con el fin de reducir progresivamente la contaminación por ruido hasta alcanzar los objetivos de calidad acústica establecidos para el área correspondiente. Como ya se ha citado con anterioridad, se ha establecido una clasificación de la ZPAE en función del nivel de incumplimiento de los objetivos de calidad acústica, delimitando tres zonas de contaminación acústica, alta, moderada y baja. De esta manera, se aplican las medidas de una forma proporcional al grado de contaminación, tratando de conjugar los derechos de quienes desean disfrutar de su tiempo de ocio con el derecho de otras muchas personas a la intimidad, al descanso y a la tranquilidad en su propio domicilio. También debe considerarse que, al ir ligadas las autorizaciones para las terrazas a locales con licencia, por una parte se está restringiendo una condición de funcionamiento a una actividad existente, al disminuir el horario establecido en el Art. 6 de la *Ordenanza Reguladora de las Terrazas de Veladores y Quioscos de Hostelería* y, por otra parte, el régimen de prohibiciones o limitaciones para nuevas actividades en función de la distancia, establece también una prohibición o limitación a la terrazas ligadas a nuevas actividades. Como ya se citó en la alegación sexta, procede estimar la propuesta de prohibir la instalación de terrazas de veladores a las actividades de la clase III, espectáculos públicos, categoría 1, esparcimiento y diversión; clase IV, actividades recreativas, categoría 4, de baile; clase V, otros establecimientos abiertos al público, categoría 9, ocio y diversión, dado el elevado impacto ambiental que estas actividades tienen para el medio ambiente.
Duodécima Se solicita introducción nuevo artículo para reducción horarios cierre en zonas contaminación moderada.	**Desestimada:** El Plan Zonal Específico asociado a la declaración del Distrito Centro como ZPAE establece un conjunto de medidas, a aplicar en cada zona, en función del grado de contaminación acústico constatado en cada una de ellas. De esta manera, se aplican las

	medidas de una forma proporcional al problema detectado, buscando el equilibrio entre el derecho al descanso y el derecho de otras personas a disfrutar de su tiempo libre. El paquete de medidas propuestas para la zona de contaminación acústica moderada, en la que se establece un régimen de distancias para la implantación de nuevas actividades (exclusivamente pertenecientes a la clase V, categoría 10), es suficiente para alcanzar los objetivos de calidad acústica, por lo que no se considera necesario aplicar esta medida en las zonas de contaminación acústica moderada.
Decimotercera Se solicita introducción nuevo artículo para reducción horarios apertura en zonas contaminación moderada Nuevo artículo reducción horarios apertura	**Desestimada:** El Plan Zonal Específico asociado a la declaración del Distrito Centro como ZPAE establece un conjunto de medidas, a aplicar en cada zona, en función del grado de contaminación acústico constatado en cada una de ellas. De esta manera, se aplican las medidas de una forma proporcional al problema detectado, buscando el equilibrio entre el derecho al descanso y el derecho de otras personas a disfrutar de su tiempo libre. El paquete de medidas propuestas para la zona de contaminación acústica moderada, en la que se establece un régimen de distancias para la implantación de nuevas actividades (exclusivamente pertenecientes a la clase V, categoría 10), es suficiente para alcanzar los objetivos de calidad acústica, por lo que no se considera necesario aplicar esta medida en las zonas de contaminación acústica moderada.
Decimocuarta Art. 14.1 Régimen Limitaciones. Se solicita modificar el esquema de distancias y la prohibición genérica de implantación de actividades de Clase III y Clase IV, Categoría 4 en Zonas Contaminación Baja	**Desestimada:** Como ya se ha comentado en alegaciones anteriores, el objetivo de este plan es mejorar el ambiente acústico del Distrito Centro, y para ello se proponen una serie de medidas destinadas a reducir los niveles de ruido, pero sin olvidar que estas medidas deben buscar el equilibrio entre el derecho al descanso y el derecho al trabajo y al ocio. En este sentido se estableció, por ejemplo, un régimen de distancias que, desde el punto de vista ambiental, es el adecuado a fin de no permitir una concentración de actividades de ocio nocturno. Este régimen, junto con el resto de medidas fijadas en el documento Normativa de la ZPAE, reducirá los niveles sonoros ambientales de la zona en el medio plazo. Es importante recordar que, si en las revisiones periódicas que se realicen, no se comprobase la efectividad de las medidas incluidas en el plan zonal, el Ayuntamiento podrá eliminar o proponer nuevas medidas a fin de alcanzar los objetivos de calidad acústica. Por otro lado, desde el punto de vista acústico es más realista utilizar las puertas de los locales como punto de partida o referencia para medir las distancias a otras actividades, ya que es donde se genera el sonido, al tener que estar el local aislado acústicamente de cara al medio ambiente exterior. Respecto a los edificios exclusivos de uso no residencial, éstos tienen, desde el punto de vista medioambiental, una serie de ventajas para la instalación de actividades de ocio, como la

	facilidad de colocar aislamientos, la ausencia de vecinos, etc. Además, el carácter eminentemente residencial de la gran mayoría de las calles declaradas como zonas de contaminación acústica baja, supone que el número de edificios de este tipo es muy bajo, asegura que no se produzca un significativo incremento de la oferta de ocio, especialmente en periodo nocturno
Decimoquinta Art. 14.3 Se solicita más tipos de actividades no autorizadas en edificios residenciales	**Desestimada:** La prohibición de instalación de salas de fiestas, discotecas y similares en edificios residenciales contenida en este artículo, junto con el esquema de restricción de distancias a actividades preexistentes, del artículo 14.1, permite compatibilizar el desarrollo de las actividades empresariales y comerciales con la garantía del descanso de los vecinos, además de ajustarse con más flexibilidad a la realidad acústica de las diversas zonas.
Decimosexta Art. 14.4. Huecos o ventanas practicables en locales. Se solicita establecimiento de plazos y prohibición de apertura	**Desestimada:** Como ya se ha mencionado en las alegaciones a los apartados de los artículos correspondientes en las zonas de contaminación acústica alta y moderada, esta medida ya es de obligado cumplimiento en todo el municipio de Madrid para las actividades más molestas desde el punto de vista acústico, es decir, las que dispongan de equipos de reproducción o amplificación audiovisual, tal como recoge el artículo 27 de la OPCAT, ya se recogía en el artículo 22.2 de la OPACFE y en la normativa sobre ruidos anterior. Por tanto, esta condición de funcionamiento ya se venía exigiendo en el Distrito Centro, y era una medida vigente en el momento de aprobación del Plan Zonal Específico, por lo que los locales en funcionamiento deben cumplirla con anterioridad a la mencionada aprobación. En cuanto a la exigencia de no apertura de nuevos huecos al exterior para las actividades de la clase V, categoría 10, no es procedente, puesto que esta es una medida destinada a evitar que las actividades que cuenten con un elevado aforo, o con equipos de reproducción audiovisual, tengan comunicación con el exterior, a fin de evitar la transmisión de ruidos, cosa que no se produce para muchas de estas actividades. Para aquellas actividades de esta clase y categoría que sí dispongan de algún elemento de reproducción audiovisual o con aforos superiores a 100 personas, ya se les exige en la OPCAT la prohibición propuesta por los interesados. Considerando estos antecedentes, no resulta procedente fijar un nuevo plazo de tres meses, que no supondría una mejora sobre la situación actual, además de poder crear conflicto con posibles procedimientos administrativos en marcha, iniciados a raíz de denuncias o inspecciones de oficio.
Decimaséptima Art. 14.5 Plazas de Aparcamiento. Se solicita exigencia de mayores	**Desestimada:** La experiencia obtenida tras varios años de funcionamiento de la ZAA ha permitido comprobar que la exigencia de un número de

porcentajes a restaurantes y bares sin música y actividades de gran aforo, pre-existentes y la no utilización de las alquiladas a residentes.	plazas de aparcamiento, correspondiente al 10% del aforo del local es suficiente, ya que se consigue reducir la doble fila aumentando la fluidez del tráfico y, por tanto, reduciendo los niveles de ruido. Por otro lado, y a fin de reducir el impacto ambiental de los vehículos que buscan aparcamiento cuando acuden a los locales de ocio nocturno, se pretende introducir algún tipo de limitación al estacionamiento de los no residentes en el Plan de Movilidad que se elabore. Por último, recordar que la medida es buena desde el punto de vista ambiental, y no pertenece al ámbito de esta normativa fijar los tipos de contrato que una actividad privada debe establecer para el cumplimiento de este condicionado.
Decimoctava Art. 14.7 Terrazas de Veladores. Se Solicita reducción de horarios en una hora en general y prohibición total para salas de fiestas, discotecas, bares de copas y similares.	**Se estima parcialmente:** El objeto de la normativa del Plan Zonal es establecer las medidas correctoras aplicables en la ZPAE del Distrito Centro, con el fin de reducir progresivamente la contaminación por ruido hasta alcanzar los objetivos de calidad acústica establecidos para el área correspondiente. Como ya se ha citado con anterioridad, se ha establecido una clasificación de la ZPAE en función del nivel de incumplimiento de los objetivos de calidad acústica, delimitando tres zonas de contaminación acústica, alta, moderada y baja. De esta manera, se aplican las medidas de una forma proporcional al grado de contaminación, tratando de conjugar los derechos de quienes desean disfrutar de su tiempo de ocio con el derecho de otras muchas personas a la intimidad, al descanso y a la tranquilidad en su propio domicilio. También debe considerarse que, al ir ligadas las autorizaciones para las terrazas a locales con licencia, por una parte se está restringiendo una condición de funcionamiento a una actividad existente, al disminuir el horario establecido en el Art. 6 de la *Ordenanza Reguladora de las Terrazas de Veladores y Quioscos de Hostelería* y, por otra parte, el régimen de prohibiciones o limitaciones para nuevas actividades en función de la distancia, establece también una prohibición o limitación a la terrazas ligadas a nuevas actividades. No se considera procedente incluir en esta normativa la denegación de autorizaciones para actividades con expedientes sancionadores, puesto que esa actividad puede estar ya cumpliendo con la normativa municipal y funcionando, por tanto, correctamente. Por otro lado, cuando una actividad está inmersa en algún procedimiento sancionador por temas medioambientales, la Junta de Distrito ya tiene en cuenta este hecho a la hora de otorgarle una licencia de terraza. Como se citó en alegaciones anteriores, procede estimar la propuesta de prohibir la instalación de terrazas de veladores en las actividades de la clase III, espectáculos públicos, categoría 1, esparcimiento y diversión; clase IV, actividades recreativas, categoría 4, de baile; clase V, otros establecimientos abiertos al público, categoría 9, ocio y diversión, dado el elevado impacto ambiental que estas actividades tienen para el medio ambiente.

Bustamante, 16 4ª Planta
28045 Madrid

Decimonovena Se solicita introducción nuevo artículo para reducción horarios cierre en zonas contaminación baja	**Desestimada:** El Plan Zonal Específico asociado a la declaración del Distrito Centro como ZPAE se establece un conjunto de medidas que se desarrollaran en cada zona, en función del grado de contaminación acústico constatado en cada una de ellas. De esta manera, se aplican las medidas de una forma proporcional al grado de contaminación, buscando el equilibrio entre el derecho al descanso, el derecho al ocio y el desarrollo de actividades tan necesario en estos tiempos. El paquete de medidas propuestas para la zona de contaminación acústica baja, en la que se establece un régimen de distancias para la implantación de nuevas actividades, es suficiente para alcanzar los objetivos de calidad acústica, por lo que no se considera necesario aplicar esta medida en las zonas de contaminación acústica baja.
Vigésima Se solicita introducción nuevo artículo para reducción horarios apertura en zonas contaminación moderada Nuevo artículo reducción horarios apertura	**Desestimada:** El Plan Zonal Específico asociado a la declaración del Distrito Centro como ZPAE se establece un conjunto de medidas que se desarrollaran en cada zona, en función del grado de contaminación acústico constatado en cada una de ellas. De esta manera, se aplican las medidas de una forma proporcional al grado de contaminación, buscando el equilibrio entre el derecho al descanso, el derecho al ocio y el desarrollo de actividades tan necesario en estos tiempos. El paquete de medidas propuestas para la zona de contaminación acústica baja, en la que se establece un régimen de distancias para la implantación de nuevas actividades es suficiente para alcanzar los objetivos de calidad acústica, por lo que no se considera necesario aplicar esta medida en las zonas de contaminación acústica baja.
Vigésima primera Art. 15 Vigilancia y control de la Normativa. Se solicita actuaciones de oficio Policía Municipal, la revocación o modificación de licencias y el control de actividades.	**Desestimada:** La Policía Municipal ya actúa de oficio en la vigilancia y control de los incumplimientos establecidos en la normativa vigente. Tanto la gestión de las licencias como el control de actividades se regulan por normativa específica de alcance superior a este Plan, que tiene como objeto establecer medidas correctoras u regular el régimen limitativo de implantación o modificación de actividades.
Vigésimo segunda Art. 16 Plan de Movilidad. Se solicita fijación de plazo y se desarrollen medidas.	**Se estima parcialmente:** El Plan de Movilidad es una de las acciones contempladas dentro del Plan Zonal Específico, por lo que los plazos para su elaboración y puesta en marcha son los mismos que los del desarrollo del Plan Zonal. De cualquier manera, lo importante para cualquier plan es su puesta en marcha y su efectividad, más que una fecha concreta de elaboración. Respecto a las medidas de este plan, no es posible el establecimiento de sistemas de video vigilancia de la carga y

Bustamante, 16 4ª Planta
28045 Madrid

	descarga para su utilización en un expediente sancionador, pero sí nos parece oportuno remarcar el control efectivo del régimen que se implante. Por tanto, el artículo 16 de la Normativa de la ZPAE quedará redactado en la forma: *Artículo 16. Plan de Movilidad de Ocio Nocturno.* *Se elaborará un Plan de Movilidad para el Distrito Centro, con el objetivo de adecuar la demanda de movilidad específica durante los periodos de ocio nocturno. Este plan contendrá al menos las siguientes medidas:* 1. *Implantación de un régimen regulador especial de la carga y descarga; y control efectivo del mismo.* 2. *Intensificar el control del estacionamiento en doble fila en aquellas calles que se encuentren situadas en las zonas con contaminación acústica.* 3. *Limitar el estacionamiento en superficie, en determinados días y horas, para los no residentes.* 4. *Peatonalización temporal o definitiva de aquellas calles donde la medida se muestre efectiva.*
Vigésimo tercera Art. 18.1 Campañas de formación. Se solicita la habilitación de partidas presupuestarias para personal e instrumentación acústica	**Desestimada:** La mayoría de las actuaciones del Plan Zonal, responsabilidad del Ayuntamiento, se realizarán con los recursos actuales sin que ello suponga, por tanto, un incremento de coste. El resto de medidas a realizar por el Ayuntamiento se planifican año a año, por lo que se financiarán con cargo al presupuesto ordinario, tal como establece la Disposición Adicional Tercera, este es el caso, por ejemplo, de la instalación de pavimento fonoabsorbente.
Vigésimo cuarta Art. 18.2 Campañas de formación. Se solicita otorgar a Policía Municipal potestades para el cierre directo de locales.	**Desestimada:** Esto no es posible por razones obvias. El procedimiento de cierre está sujeto a unas garantías jurídicas que impiden que los Agentes de Policía Municipal puedan cerrar directamente locales.
Vigésimo quinta Art. 18.3 Campañas de formación. Se solicita otorgar a Policía Municipal potestades para actuar contra grupos de personas en vía pública.	**Desestimada:** El Artículo 45 de la OPCAT, relativo al comportamiento de los ciudadanos en el medio ambiente exterior, establece que *"El comportamiento de los ciudadanos en el medio ambiente exterior deberá mantenerse dentro de los límites de la buena convivencia ciudadana, sin que se produzcan ruidos que perturben el descanso y la tranquilidad de los vecinos..."* Y, *en concreto prohíbe por considerarse conductas no tolerables:* a) *Gritar o vociferar* b) *Explotar petardos o elementos pirotécnicos fuera de los lugares y ocasiones autorizados.* c) *Utilizar aparatos de reproducción sonora sin el uso de auriculares y funcionando a elevado volumen.* d) *Permanecer en horario nocturno en concurrencia con otras personas o grupos de personas, reunidas en la vía o*

Bustamante, 16 4ª Planta
28045 Madrid

	espacios públicos, o en espacios exteriores de titularidad privada y uso público, cuando no exista autorización produciendo, a consecuencia de la actuación colectiva, ruidos que ocasionen molestias y perturben el descanso y la tranquilidad de los vecinos. " Por tanto, la policía ya puede actuar contra grupos de personas reunidas en vía pública que produzcan ruido molestando a los vecinos.
Vigésima sexta Se solicita introducción nuevo artículo, referente al seguimiento de la aplicación de la ZPAE	**Se estima.** Una vez puesto en marcha el Plan Zonal se realizará un seguimiento continuo, y se revisará el estado de la contaminación acústica en el Distrito Centro a partir de un año de la entrada en vigor del Plan de Movilidad, con el objetivo de analizar los resultados obtenidos tras la puesta en marcha de las medidas contenidas en el Plan Zonal, valorando lo adecuado de las distintas acciones. No es conveniente realizar dichas revisiones en periodos tan cortos como los propuestos, pues no ha transcurrido el tiempo suficiente para que las medidas aplicadas surtan efecto. Por tanto, se propone una nueva redacción para la Disposición Adicional Segunda del documento Normativa de la ZPAE: ***Disposición Adicional Segunda*** *Se realizará un seguimiento continuo del plan zonal, y se revisará el estado de la contaminación acústica a partir de un año de la entrada en vigor del plan de movilidad, con el objetivo de analizar los resultados obtenidos tras la puesta en marcha de las medidas contenidas en el plan zonal.* *Si transcurridos cinco años, las medidas correctoras incluidas en el plan zonal y en el plan de movilidad no pueden evitar el incumplimiento de los objetivos de calidad acústica, se procederá a la declaración de Zona de Situación Acústica Especial.* En caso de que, como resultado de las mediciones y nuevos estudios realizados, se modifiquen las medidas del Plan, y en cumplimiento de lo establecido en el artículo 14 de la OPCAT, se mantendrán reuniones con los agentes implicados.
Vigésima séptima Se solicita introducción nuevo artículo, referente a la transparencia informativa	**Desestimada:** Dado que los derechos de acceso a la información están regulados en la *Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente* y en la *Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común*, y su aplicación no debería diferir sobre otros tramites fuera del Distrito Centro, no se estima procedente establecer mecanismos distintos a los ya existentes
Vigésimo octava Se solicita introducir nuevo artículo, para crear nuevos carteles	**Desestimada:** Se considera que los datos del cartel regulado por la *Ley 17/1997, de 4 de julio, de espectáculos públicos y actividades*

identificadores.	*recreativas* de la Comunidad de Madrid ya contienen información suficiente para identificar y clasificar los locales. La introducción de un nuevo cartel podría crear confusiones y no aportarían ninguna herramienta adicional para controlar las actividades de ocio.
Vigésimo novena Se solicita la introducción de un nuevo artículo para evitar la recuperación de licencias antiguas	**Desestimada:** En la normativa reguladora de la concesión de licencias urbanísticas, no existe la figura de "recuperación" de licencia antigua. Únicamente cabe considerarse los supuestos de nueva implantación o modificación de una existente, ya regulados en los artículos 8, 11 y 14 y en la Disposición Transitoria de la Normativa del Plan Zonal.
Trigésima Se solicita la introducción de una nueva Disposición Adicional Segunda, referente al seguimiento anual de la eficacia de la ZPAE.	**Se desestima:** Como ya se ha comentado, si en las revisiones periódicas de los niveles acústicos existentes en la ZPAE del Distrito Centro se detecta la ineficacia en el medio plazo de las medidas puestas en marcha, el Ayuntamiento revisará las mismas. La realización de mediciones **anuales** en el Distrito Centro para la evaluación de los niveles ambientales es materialmente imposible, dado que en Madrid existen 20 distritos más y los medios personales y técnicos son limitados.
Trigésimo primera Se solicita la introducción de una Nueva Disposición Adicional Cuarta., referente a la creación de Nuevos Espacios de Centralidad y ubicación de actividades molestas en entornos terciarios diurnos	**Desestimada:** El Área de Gobierno de Medio Ambiente, Seguridad y Movilidad está totalmente de acuerdo en las ventajas que supone la consideración previa de la problemática del ruido a la hora de elaborar la planificación urbanística, puesto que una adecuada compatibilización de los usos evitará la mayoría de los futuros problemas de ruido. Por tanto, la búsqueda de nuevos espacios de centralidad, así como la ya mencionada planificación urbanística previa para compatibilizar usos, son dos de los aspectos que se están teniendo en cuenta en las Mesas Técnicas de trabajo constituidas para la revisión del actual Plan General de Ordenación Urbana de Madrid.

ALEGACIONES	OBSERVACIONES
D. José Carlos Ramón Cercas en representación de la Asociación Madrileña de Empresas de Restauración	
Primera La declaración de ZPAE únicamente considera como emisores acústicos a	**Se desestima.** No es cierto que las medidas propuestas se ocupen exclusivamente de las actividades de hostelería.

Bustamante, 16 4ª Planta
28045 Madrid

locales de hostelería y tiendas de conveniencia. Las mediciones acústicas utilizadas no están actualizadas	Para lograr un conocimiento más exhaustivo de la realidad acústica del municipio de Madrid, el Ayuntamiento ha tomado la iniciativa de considerar cualquier comportamiento que genere contaminación acústica o molestias, como susceptible de ser cartografiado. Uno de esos focos, necesario de ser tratado por el nivel de molestia que produce, son las actividades de ocio nocturno, grupo dentro del que se encuentran las actividades de hostelería. En el estudio acústico realizado por el Ayuntamiento no se parte, por tanto, de ninguna premisa para responsabilizar a las actividades de hostelería, sino que se analiza el ruido producido por las actividades de ocio nocturno como un foco más, junto al tráfico rodado, ferroviario o aeroportuario, de acuerdo con el tratamiento recogido en la Ley 37/2003 del Ruido. En cuanto a la clasificación de emisores acústicos, incluida en el artículo 12.2 de la Ley de Ruido 37/2003 a la que se hace referencia, es conveniente indicar que el orden de dicha clasificación no responde a ningún criterio de emisión como citan los interesados. Por otro lado, si se analizan las acciones propuestas para la ZPAE, se pueden encontrar medidas dirigidas a otros tipos de actividades, además del tráfico rodado para el que se plantea un Plan de Movilidad de Ocio Nocturno, e incluso campañas de sensibilización dirigidas a los usuarios del ocio nocturno. Por tanto no es cierto, como plantean los interesados, que se omita toda referencia al tráfico, puesto que entre las medidas del plan zonal específico está la ya mencionada del Plan de Movilidad, además de la referencia al Mapa Estratégico del Ruido, en la metodología empleada para la realización del plan zonal. En lo referente a la obsolescencia de las medidas acústicas, hay que mencionar que: ▪ El Mapa Estratégico de Ruido refleja la situación acústica correspondiente al año natural anterior a su elaboración, tal y como indica el RD1513/2005 en su artículo 8. ▪ Para conocer la evolución de los valores ambientales de ruido se llevaron a cabo dos campañas de mediciones, la primera durante el año 2009 y 2010 y la segunda, durante el año 2011, para actualizar las conclusiones obtenidas en la primera. Finalmente, sólo comentar que no se ha producido en la zona de estudio ninguna modificación sustancial que haya hecho variar, desde el punto de vista acústico, las condiciones en las que se realizaron las mediciones.
Segunda Se propone nueva solicitud redacción Art. 8.1 en la que se suprima la limitación a la implantación o modificación de actividades clase V, categoría 10 (bares, restaurantes y similares)	Se desestima En la delimitación de la ZPAE se ha establecido una clasificación en función del nivel de incumplimiento de los objetivos de calidad acústica, delimitando tres zonas de contaminación acústica, alta, moderada y baja. De esta manera, se aplican las medidas de una forma proporcional al grado de contaminación, tratando de conjugar los derechos de quienes desean disfrutar de su tiempo de ocio con el derecho de otras muchas personas a la intimidad,

	al descanso y a la tranquilidad en su propio domicilio. Respecto a las actividades de la clase V, categoría 10, sólo decir que no existe una prohibición total a su implantación, ni siquiera en las zonas calificadas como de mayor contaminación acústica, más bien al contrario, puesto que lo que pretende la normativa de la ZPAE en las zonas más contaminadas, es fomentar la transformación de las actividades más ruidosas a las menos problemáticas desde el punto de vista acústico, tal como señala el artículo 8.2 de la mencionada normativa. Finalmente, sólo recordar que para las actividades de este tipo que se pretendan implantar en edificios de uso exclusivo no residencial, no existe prohibición o limitación alguna.
Tercera Se solicita la eliminación del Art. 8.4, referente al retraso de apertura actividades clase V, categoría 10 (bares, restaurantes y similares)	**Se estima** Procede estimar la alegación de los interesados suprimiendo el artículo 8.4 de las Normativa del Plan Zonal, puesto que las actividades de la clase V, categoría 10, cafeterías, bares, café – bares y asimilables, no se encuentra entre las recogidas en el artículo 6.3 de la Orden 1562/1998, de la Consejería de Presidencia, por la que se establece el régimen relativo a los horarios de los locales de espectáculos públicos y actividades recreativas.
Cuarta Se solicita eximir a las actividades existentes del requisito de no disponer de huecos o ventanas practicables exigidas en el Art. 8.6	**Se desestima** Esta medida ya es de obligado cumplimiento en todo el municipio de Madrid para las actividades más molestas desde el punto de vista acústico, es decir, las que dispongan de equipos de reproducción o amplificación audiovisual, tal como recoge el artículo 27 de la OPCAT, se recogía en el artículo 22.2 de la Ordenanza de Protección Ambiental contra la Contaminación por Formas de Energía (OPACFE), y en la normativa sobre ruidos anterior. Por tanto, esta condición de funcionamiento ya se venía exigiendo en el Distrito Centro, y era una medida vigente en el momento de aprobación del Plan Zonal Específico, por lo que los locales en funcionamiento deben cumplirla con anterioridad a la mencionada aprobación.
Quinta Se solicita eliminar el Art. 8.9 referente a la exigencia de plazas de aparcamiento para locales de nueva implantación, en función de su aforo.	**Se estima parcialmente.** Esta medida no es de imposible cumplimiento, puesto que sólo se aplica a las actividades nuevas, nunca a las existentes, como pretenden los interesados, por tanto, no se puede afirmar que se carece de disponibilidad de plazas de aparcamiento en el distrito desde el momento que se desconoce cuál va a ser la demanda. La exigencia de plazas de aparcamiento es una de las medidas incluidas en la ZAA de Centro. Esta exigencia se aplica a las actividades de la clase III, espectáculos públicos, categoría 1, esparcimiento y diversión (salas de fiestas, restaurante-espectáculo, café-espectáculo, etc.); clase IV, actividades recreativas, categoría 4, de baile (discotecas y salas de baile); y clase V, otros establecimientos abiertos al público, categoría 9, ocio y diversión (bares de copas con o sin actuaciones musicales

Bustamante, 16 4ª Planta
28045 Madrid

	en directo); pero no a las actividades de la clase V y categoría 10, hostelería y restauración (cafeterías, bares, café-bar, restaurantes, etc.). A fin de fomentar, en la zona de mayor contaminación acústica, la transformación de actividades más molestas a las potencialmente menos ruidosas, se propone eximir a las actividades con música que se transformen en actividades de hostelería y restauración sin música, de la exigencia de plazas de aparcamiento, incluyendo en el artículo 8.9 un párrafo en la forma: *Quedan exceptuadas las actividades existentes de la clase III, espectáculos públicos, categoría 1, esparcimiento y diversión (salas de fiestas, restaurante-espectáculo, café-espectáculo, etc.); clase IV, actividades recreativas, categoría 4, de baile (discotecas y salas de baile y salas de juventud); y clase V, otros establecimientos abiertos al público, categoría 9, ocio y diversión (bares de copas con o sin actuaciones musicales en directo), y categoría 10, hostelería y restauración, transformadas a clase V, otros establecimientos abiertos al público, categoría 10, hostelería y restauración (restaurantes), sin música.*
Sexta Se solicita el incremento del horario de funcionamiento de las terrazas regulado en el Art. 8.10 y en la Ordenanza de aplicación	**Se desestima** El objeto de la normativa del Plan Zonal es establecer las medidas correctoras aplicables en la Zona de Protección Acústica Especial del Distrito Centro, con el fin de reducir progresivamente la contaminación por ruido hasta alcanzar los objetivos de calidad acústica establecidos para el área correspondiente. Como ya se ha citado con anterioridad, se ha establecido una clasificación de la ZPAE en función del nivel de incumplimiento de los objetivos de calidad acústica, delimitando tres zonas de contaminación acústica, alta, moderada y baja. De esta manera, se aplican las medidas de una forma proporcional al grado de contaminación, tratando de conjugar los derechos de quienes desean disfrutar de su tiempo de ocio con el derecho de otras muchas personas a la intimidad, al descanso y a la tranquilidad en su propio domicilio. Dada la imposibilidad material de adoptar medidas correctoras para evitar la propagación sonora producida en las terrazas situadas en espacios al aire libre, no se considera procedente incrementar su horario, en una zona en la que ya se superan los objetivos de calidad acústica. Finalmente, no procede modificar en esta Normativa lo dispuesto en el Art. 6 de la *Ordenanza Reguladora de las Terrazas de Veladores y Quioscos de Hostelería*, tal y como se solicita en la alegación, por no pertenecer al ámbito del plan zonal propuesto.
Séptima Nueva solicitud redacción Art. 11.1 en la que se suprima la limitación a la implantación o modificación de actividades clase V, categoría 10.4 (restaurantes con música)	**Se desestima** Como ya se ha comentado en la alegación segunda, no existe una prohibición a la implantación de este tipo de actividades. De hecho en la zona de contaminación acústica moderada, que es a la que hace referencia el artículo 11.1, estas actividades se pueden instalar en cualquier lugar siempre que respeten un

Bustamante, 16 4ª Planta
28045 Madrid

	régimen de distancias en función de las características específicas de la actividad a implantar.
Octava Nueva solicitud redacción Art. 11.2 en la que se suprima la exigencia del régimen de distancias a la implantación o modificación de actividades clase V, categoría 10 (bares, restaurantes y similares)	Se desestima El régimen de distancias a actividades establecido en el apartado 2 del artículo 11, permite compatibilizar el desarrollo de la actividad empresarial y comercial con el descanso de los vecinos, evitando que la acumulación de locales de ocio nocturno provoque un incremento de los niveles sonoros en áreas de la ciudad donde ya se superan los objetivos de calidad acústica. Aún considerado la menor influencia de las actividades de categoría 10 (bares, restaurantes y similares), frente a otras de horario más amplio, éstas generan un innegable impacto acústico, y el incremento en el número de locales conllevaría un incremento de los niveles sonoros de la zona.
Novena Se solicita eximir a las actividades existentes del requisito de no disponer de huecos o ventanas practicables exigidas en el Art. 11.5	Se desestima Ya contestada en la alegación cuarta.
Décima Se solicita eliminar el Art. 11.8 referente a la exigencia de plazas de aparcamiento para locales de nueva implantación, en función de su aforo.	Se estima parcialmente. Esta medida no es de imposible cumplimiento, puesto que sólo se aplica a las actividades nuevas, por tanto, no se puede afirmar que se carece de disponibilidad de plazas de aparcamiento en el distrito desde el momento que se desconoce cuál va a ser la demanda. De cualquier forma, se estima procedente reducir el porcentaje de plazas de aparcamiento exigidas a las nuevas actividades modificando, por tanto, la redacción del artículo 11.8 en la forma: *11.8 Todas las actividades nuevas deberán disponer, con carácter exclusivo, de un número de plazas de aparcamiento igual al 10% de su aforo en un radio máximo de 200 metros de su ubicación.* *Quedan exceptuadas las actividades existentes de la clase III, espectáculos públicos, categoría 1, esparcimiento y diversión (salas de fiestas, restaurante-espectáculo, café-espectáculo, etc.); clase IV, actividades recreativas, categoría 4, de baile (discotecas y salas de baile y salas de juventud); y clase V, otros establecimientos abiertos al público, categoría 9, ocio y diversión (bares de copas con o sin actuaciones musicales en directo) y categoría 10, hostelería y restauración, transformadas a clase V, otros establecimientos abiertos al público, categoría 10, hostelería y restauración (restaurantes), sin música.*
Undécima	Se desestima

Bustamante, 16 4ª Planta
28045 Madrid

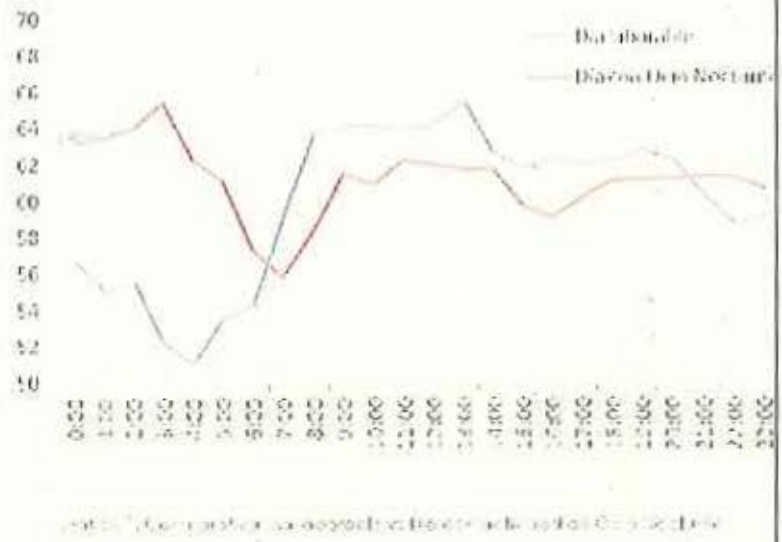
Se solicita el incremento del horario de funcionamiento de las terrazas regulado en el Art. 11.8 y en la Ordenanza de aplicación	Ya contestada en alegación sexta, aunque los interesados confunden el artículo 11.8 con el 11.9.
Decimosegunda Nueva solicitud redacción Art. 14.1 en la que se suprima la exigencia del régimen de distancias a la implantación o modificación de actividades clase V, categoría 10 (bares, restaurantes y similares)	**Se desestima** El objetivo del régimen de distancias es compatibilizar el desarrollo de la actividad empresarial y comercial con el descanso de los vecinos, evitando que la acumulación de locales de ocio nocturno provoque un incremento de los niveles sonoros en áreas de la ciudad donde ya se superan los objetivos de calidad acústica. Como ya se ha comentado en alegaciones anteriores, aún considerado la menor influencia de las actividades de categoría 10 (bares, restaurantes y similares), frente a otras de horario más amplio, éstas generan un innegable impacto acústico, y el incremento en el número de locales conllevaría un incremento de los niveles sonoros de la zona.
Decimotercera Se solicita eximir a las actividades existentes del requisito de no disponer de huecos o ventanas practicables exigidas en el Art. 14.4	**Se desestima** Ya contestada en alegación cuarta
Decimocuarta Se solicita eliminar el Art. 14, referente a la exigencia de plazas de aparcamiento, en función de su aforo, para locales de nueva implantación, y para los existentes de ocupación superior a 250 personas.	**Se estima parcialmente:** Esta medida no es de imposible cumplimiento, puesto que sólo se aplica a las actividades nuevas, nunca a las existentes, como pretenden los interesados, por tanto, no se puede afirmar que se carece de disponibilidad de plazas de aparcamiento en el distrito desde el momento que se desconoce cuál va a ser la demanda. De cualquier forma, se estima procedente reducir el porcentaje de plazas de aparcamiento exigidas a las nuevas actividades modificando, por tanto, la redacción del artículo 14.5 en la forma: *14.5 Todas las actividades nuevas deberán disponer, con carácter exclusivo, de un número de plazas de aparcamiento igual al 10% de su aforo en un radio máximo de 200 metros de su ubicación*
Decimoquinta Se solicita el incremento del horario de funcionamiento de las terrazas regulado en el Art. 14.7 y en la Ordenanza de aplicación	**Se desestima** Ya contestada en alegaciones sexta y undécima

Bustamante, 16 4ª Planta
28045 Madrid

ALEGACIONES	OBSERVACIONES
D. Manuel Migota Suárez, en representación de la Asociación de Empresarios de Ocio Nocturno de la Comunidad de Madrid (Noche Madrid) **D. Adrián Monedero Valdés, en representación de la Asociación de Hosteleros de Malasaña** **D. Eduardo Moreno Menóndez, en representación de la Asociación de Comerciantes Triball**	
Primera La declaración de ZPAE carece de cobertura legal, para modificar horarios	**Se desestima** En la redacción actual de la normativa aplicable a la ZPAE no se establece ninguna restricción a los horarios de los locales ubicados en la zona. La competencia del Ayuntamiento de Madrid para reducir los horarios es clara (al amparo artículos 4.4, 18.3 y 25.4 de la Ley 37/2003 del Ruido) Finalmente la competencia municipal para reducir el horario de los locales se establece en el artículo 6 de la Orden 1562/1998
Segunda Vulneración de Jurisprudencia en cuanto al adelanto del horario de cierre (artículo 8.4).	**Se estima.** Procede estimar la alegación de los interesados suprimiendo el artículo 8.4 de las Normativa del Plan Zonal, puesto que las actividades de la clase V, categoría 10, cafeterías, bares, café – bares y asimilables, no se encuentra entre las recogidas en el artículo 6.3 de la Orden 1562/1998, de la Consejería de Presidencia, por la que se establece el régimen relativo a los horarios de los locales de espectáculos públicos y actividades recreativas.
Tercera El Art. 8.4. de la Normativa del Plan Zonal vulnera el Art. 23.2.b de la Ley 17/1997 CAM	**Se estima** Ya contestado en la alegación anterior en cuanto a la supresión del artículo 8.4 en su redacción actual.
Cuarta La Normativa del Plan Zonal vulnera el Art. 23.2.b de la Ley 37/2003 del Ruido al considerar que las medidas no se aplican sobre las fuentes directas del ruido.	**Se desestima** No es cierto que la Normativa de la ZPAE vulnere la Ley 37/2003, del Ruido, sino que más bien es al contrario, puesto que la normativa propuesta supone un desarrollo de las líneas establecidas en la Ley del Ruido para la declaración de las ZPAE. Para lograr un conocimiento más exhaustivo de la realidad acústica del municipio de Madrid, el Ayuntamiento ha tomado la iniciativa de considerar cualquier comportamiento que genere contaminación acústica o molestias, como susceptible de ser cartografiado. Uno de esos focos, necesario de ser tratado por el nivel de molestia que produce, son las actividades de ocio nocturno. En el estudio acústico realizado por el Ayuntamiento no se parte, por tanto, de ninguna premisa para responsabilizar a los locales de espectáculos públicos y actividades recreativas, sino que so

analiza el ruido producido por las actividades de ocio nocturno como un foco más, junto al tráfico rodado, ferroviario o aeroportuario, de acuerdo con el tratamiento recogido en la Ley 37/2003 del Ruido.

Una vez realizadas las mediciones y analizados los datos, se han obtenido resultados como el que se muestra a continuación:



Que evidencian la influencia del ocio en el comportamiento de los valores de los niveles de ruido durante el periodo nocturno, en el que existen horas en donde se llegan a registrar valores 10 dB más elevados que durante las mismas horas de un día que no se ve afectado por el ocio nocturno, dándose incluso el caso de que superen a los valores registrados durante el periodo diurno.

Por otro lado, si se analizan las acciones propuestas para la ZPAE, se pueden encontrar medidas dirigidas a otros tipos de actividades, además del tráfico rodado para el que se plantea un Plan de Movilidad de Ocio Nocturno, e incluso campañas de sensibilización dirigidas a los usuarios del ocio nocturno. Por tanto no es cierto, como plantean los interesados, que se omita toda referencia al tráfico, puesto que entre las medidas del plan zonal específico está la ya mencionada del Plan de Movilidad, además de la referencia al Mapa Estratégico del Ruido, en la metodología empleada para la realización del plan zonal.

En lo relativo al fenómeno del "botellón", de nuevo comentar que el Ayuntamiento ha tomado medidas claras contra el mismo, medidas que ha reforzado incluyendo en la nueva Ordenanza las consecuencias sancionadoras de las perturbaciones ocasionadas por permanecer en horario nocturno en concurrencia no autorizada con otras personas o grupos de personas, reunidas en la vía o espacios públicos, o en espacios exteriores de titularidad privada y uso público, produciendo, a consecuencia de la actuación colectiva, ruidos que ocasionen molestias y perturben el descanso y la tranquilidad de los vecinos.

Para finalizar es, cuando menos, curiosa la afirmación de los interesados referida a que los locales de Espectáculos Públicos y

Bustamante, 16 4ª Planta
28045 Madrid

	Actividades Recreativas no generan contaminación acústica. Ya no se trata de puntos de vista distintos, desconocemos si hablan en serio puesto que hasta hace bien poco tiempo este tipo de establecimientos, no es que tuvieran una reglamentación específica a través de la Ley 17/1997, de Espectáculos Públicos y Actividades Recreativas, no es que se recibieran miles de quejas y se realizaran, de media, más de dos mil actuaciones anuales, por parte del Ayuntamiento, relativas a molestias debidas al ruido generado por el funcionamiento de este tipo de actividades, sino que hasta hace relativamente poco tiempo estaban obligatoriamente sometidas al procedimiento de Evaluación Ambiental de Actividades establecido en la Ley 2/2002 de la Comunidad de Madrid, por estar incluidas en el Anexo V de la mencionada ley que, merece la pena recordar, establecía un procedimiento ambiental con silencio administrativo negativo para la evaluación de estas actividades, a fin de que, debido a las molestias que su funcionamiento genera en los vecinos de la zona, no obtuvieran licencia municipal sin un previo informe favorable por parte del área de medio ambiente.
Quinta La Normativa del Plan Zonal va en contra de los Actos de la Comunidad de Madrid (modificación horarios salas de juego) en materia de aperturas de locales	**Se desestima.** La Orden de 23 de Marzo de 2012, que modifica la Orden 1562/1998, únicamente modifica el horario de los establecimientos de juegos colectivos de azar, por lo que no es de aplicación a los locales a que hace referencia la Normativa del Plan Zonal.
Sexta Los datos acústicos del Plan Zonal no son reales	**Se desestima.** El estudio acústico realizado en el Distrito Centro, y cuyos resultados demuestran la contribución de las actividades de ocio nocturno en la superación de los objetivos de calidad acústica, se ha elaborado cumpliendo con los requerimientos técnicos recogidos en las distintas normativas de aplicación a las que hacen referencia tanto los Reales Decretos 1513/2005 y 1367/2007, que desarrollan la Ley de Ruido 37/2003, como la OPCAT. Los datos y la metodología empleada que justifiquen las medias previstas en la ZPAE para reducir los niveles de ruido en, los capítulos 4 "Metodología" y 5 "Desarrollo" del documento Memoria, se cita exhaustivamente tanto la norma de aplicación para las mediciones y estudios acústicos, como fechas, ubicaciones de los lugares de medida y datos obtenidos. Las mediciones realizadas se llevaron a cabo siguiendo el protocolo recogido en el anexo IV del RD1367/2007, así como con lo establecido en el anexo III de la OPCAT. El Ayuntamiento no se ha conformado con los periodos mínimos establecidos en la normativa, sino que para incrementar la exactitud de las mediciones, mejorando de esta forma el conocimiento del problema, aumentó la duración de las mismas en tres y cuatro veces. Además, hay que remarcar que la instrumentación empleada es de tipo 1/clase 1, tal y como recoge la disposición transitoria

Bustamante, 16 4ª Planta
28045 Madrid

	segunda del R.D.1367/2007. Las condiciones y protocolo de la medida cumplen con lo establecido en el Anexo 3.4 del citado R.D. y por último los periodos temporales e indicadores de evaluación empleados son los que se establecen en el Anexo I del mismo R.D. Se recuerda que, para todas las personas que la deseen consultar, está disponible la metodologia empleada para la elaboración del estudio acústico en la página web municipal
Sexta (numeración repetida) Nulidad de Pleno Derecho de las Hipótesis de Cálculo	**Se desestima.** El estudio realizado que muestra como se superan los objetivos de calidad acústica durante los periodos nocturnos de los días afectados por el ocio nocturno (visperas de festivos y festivos, así como los días laborables que la población destina al ocio) se ha elaborado evaluando los niveles de ruido existentes en el Distrito partir de mediciones y cálculos, métodos ambos reconocidos por el RD1367/2007. La elaboración del modelo de cálculo se ha llevado a cabo siguiendo el procedimiento fijado, tanto en la normativa nacional como europea, en temas de cartografiado acústico. En el apartado de hipótesis de cálculo se encuentran las condiciones planteadas para la realización del mismo. El Real Decreto 1367/2007 en el punto 1 del Anexo IV establece que "*Los valores de los índices acústicos establecidos por este Real Decreto pueden determinarse bien mediante cálculo o mediante mediciones (en el punto de evaluación)....*" En caso de determinar los indicadores por cálculos, el punto 2 del mismo Anexo señala: "*2 . Métodos de cálculo de los índices L_d, L_e y L_n* *Los métodos de cálculo recomendado para la evaluación de los índices de ruido L_d, L_e y L_n, son los establecidos en el apartado 2, del anexo II del Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre.*" Anexo y apartado que establecen los métodos de cálculo recomendados para la evaluación de los índices de ruido, dentro del que se encuentra el método (ISO 9613) empleado por los servicios técnicos del Ayuntamiento para la elaboración del estudio de la ZPAE de Centro. Dicho esto, hay que recordar que el Ayuntamiento no se queda exclusivamente en la aplicación de un modelo de cálculo, sino que lo refuerza con los valores reales de los niveles de ruido obtenidos en las mediciones llevadas a cabo en el Distrito.
Séptima Normativa del Plan Zonal vulnera el Art. 9.3. Constitución Española (en relación artículos 33.3 y 38) y la Ley 25/2009 "Ómnibus".	**Se desestima** En relación con la restricción de derechos, y aunque la Constitución consagra, en sus artículos 35 y 38, el derecho al trabajo y a la libertad de empresa, la Normativa de la ZPAE se encuentra amparada por la Ley 37/2003, del Ruido, que a su vez encuentra su fundamento constitucional en los artículos 43 y 45 de la Constitución, donde se establecen el derecho a la salud y a un medio ambiente adecuado. Además, la Normativa de la ZPAE procura la protección de derechos fundamentales, como es el derecho a la integridad física y moral y a la intimidad personal y

Bustamante, 16 4ª Planta
28045 Madrid

	familiar (artículos 43, 45, 15 y 18.1 de la Constitución Española), derechos todos ellos que prevalecen frente a los anteriores y, en concreto, los artículos 15 y 18 que establecen derechos fundamentales dignos de una protección superior a simples derechos programáticos. Los interesados continúan con un enfoque erróneo sobre lo que pretende la declaración de una Zona de Protección Acústica Especial. Este hecho no responde a una actitud caprichosa del Ayuntamiento, sino que responde a una obligación establecida en la Ley del Ruido ante un hecho comprobado, la superación de los objetivos de calidad acústica en el periodo nocturno. Por tanto el Ayuntamiento, además de combatir el ruido provocado por el tráfico, ha prestado especial atención al ruido que tiene su origen en ciertas actividades de ocio nocturno, puesto que este tipo de ruido resulta especialmente molesto la producirse en los días de la semana y en las horas que la inmensa mayoría de las personas disponen para su descanso. En realidad es algo más que una molestia subjetiva o pasajera. El ruido del ocio nocturno afecta a la calidad de vida de las personas que lo sufren, e incluso puede acarrear trastornos graves para su salud. Se trata, pues, de un problema serio de convivencia en el que hay que conjugar los derechos de quienes desean disfrutar de su tiempo de ocio y el derecho de otras muchas personas a la intimidad, al descanso y a la tranquilidad en su propio domicilio. Por tanto, el Ayuntamiento no está en contra de la actividad empresarial, sino que trata de tomar una serie de medidas que permitan disminuir la afección acústica constatada de muchos vecinos, con la firme creencia de que es posible conciliar el descanso de los vecinos con el desarrollo de las actividades susceptibles de ser productoras de ruido en la ciudad. En lo referente a la posible contradicción entre la imposibilidad de efectuar modificaciones en determinados locales y la exigencia del cumplimiento de normativa medioambiental, esta no es tal, ya que según lo dispuesto en la Disposición Transitoria: *"Solamente será considerada modificación de licencia a estos efectos la que implique ampliación de superficie destinada al público, o cambio de actividad de las definidas en el Catálogo de Espectáculos Públicos y Actividades Recreativas, o instalación de equipos de reproducción audiovisual"* Por tanto, se admiten todas las reformas salvo las que claramente suponen un incremento del impacto medioambiental de la actividad. Finalmente, respecto a los horarios de las terrazas, continúan los interesados sin realizar una lectura adecuada de la normativa de aplicación. Como mencionan, los horarios de las terrazas vienen regulados por el artículo 2.c).3 de la Orden 1562/1998, que considera su horario de cierre como el mismo que el de la actividad a la que esté anexa o es accesoria, sin embargo, continúa el citado artículo en el sentido de *"en atención a las posibles características medioambientales, dichos horarios podrán ser ampliados por la Comunidad de Madrid, o simplemente reducidos por los Ayuntamientos respectivos*

Bustamante, 16 4ª Planta
28045 Madrid

	con ocasión de la concesión de las licencias de funcionamiento de las mismas, o bien posteriormente."
Octava Condiciones de imposible cumplimiento, en lo referente a la disposición de plazas aparcamiento.	**Se estima parcialmente.** Esta medida no es de imposible cumplimiento, puesto que sólo se aplica a las actividades nuevas, nunca a las existentes, como pretenden los interesados, por tanto, no se puede afirmar que se carece de disponibilidad de plazas de aparcamiento en el distrito desde el momento que se desconoce cuál va a ser la demanda. La exigencia de plazas de aparcamiento es una de las medidas incluidas en la ZAA de Centro. Esta exigencia se aplica a las actividades de la clase III, espectáculos públicos, categoría 1, esparcimiento y diversión (salas de fiestas, restaurante-espectáculo, café-espectáculo, etc.); clase IV, actividades recreativas, categoría 4, de baile (discotecas y salas de baile); y clase V, otros establecimientos abiertos al público, categoría 9, ocio y diversión (bares de copas con o sin actuaciones musicales en directo); pero no a las actividades de la clase V y categoría 10, hostelería y restauración (cafeterías, bares, café-bar, restaurantes, etc.), por lo que se propone una nueva redacción para los artículos que hacen mención a la exigencia de plazas de aparcamiento, reduciendo el número de plazas exigidas a las nuevas actividades, quedando en la forma: *14.5 Todas las actividades nuevas deberán disponer, con carácter exclusivo, de un número de plazas de aparcamiento igual al 10% de su aforo en un radio máximo de 200 metros de su ubicación.* *11.8 Todas las actividades nuevas deberán disponer, con carácter exclusivo, de un número de plazas de aparcamiento igual al 10% de su aforo en un radio máximo de 200 metros de su ubicación.* *Quedan exceptuadas las actividades existentes de la clase III, espectáculos públicos, categoría 1, esparcimiento y diversión (salas de fiestas, restaurante-espectáculo, café-espectáculo, etc.); clase IV, actividades recreativas, categoría 4, de baile (discotecas y salas de baile y salas de juventud); y clase V, otros establecimientos abiertos al público, categoría 9, ocio y diversión (bares de copas con o sin actuaciones musicales en directo), y categoría 10, hostelería y restauración, transformadas a clase V, otros establecimientos abiertos al público, categoría 10, hostelería y restauración (restaurantes), sin música.* Por lo que a las actividades con música que se transformen en actividades de hostelería y restauración sin música, no se les exigirá plaza de aparcamiento alguna.
Novena La Normativa del Plan Zonal vulnera los artículos 102 a 106 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las	**Se desestima** No hay vulneración alguna de la Ley 30/1992. En ningún caso se está omitiendo el procedimiento, pues no se está modificando las licencias mediante un acto de carácter singular, sino que se modifica la normativa existente debido a la

Bustamante, 16 4ª Planta
28045 Madrid

Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común	modificación de las condiciones ambientales, y dado que las licencias de actividad son licencias de tracto sucesivo, lo que supone que las actividades deberán adaptarse a la normativa vigente en cada momento. En este sentido cabe mencionar, entre otras, la Sentencia de 17 de junio de 1987, del Tribunal Supremo: "*ha de recordarse que la licencia de actividades pertenece a la categoría de las llamadas licencias de funcionamiento que crean una relación jurídica duradera con la Administración de donde deriva que la actividad a desarrollar ha de ajustarse siempre a las exigencias, incluso cambiantes, del interés público, lo que implica que estas pueden determinar la posibilidad de nuevas medidas correctoras e incluso en ocasiones la clausura. En consecuencia las nuevas Ordenanzas en cuanto cristalización de las nuevas demandas del interés público son vinculantes...*" . Por tanto, las licencias se encuentran expuestas en todo momento a adaptarse a la normativa vigente en cada momento, pues no crean derechos adquiridos
Décima Indefensión generada por desconocimiento del método de realizar las mediciones acústicas base de la Normativa.	**Se desestima** La declaración de la ZPAE viene motivada por la superación de los Objetivos de Calidad Acústica en las calles del Distrito, es decir por producirse niveles de ruido ambiental (en el exterior) elevados de forma persistente en el tiempo. El objetivo de la ZPAE es, por tanto, reducir los niveles de ruido en el medio ambiente exterior del Distrito, rehabilitando el espacio público actualmente deteriorado por el ruido y tratando de aunar el derecho al descanso con el derecho al ocio de los ciudadanos de Madrid. El Ayuntamiento cree posible recuperar la zona y que no sea necesario declararla como Zona de Situación Acústica Especial, momento en que habría que establecer medidas a más largo plazo para mejorar la calidad acústica y, en particular, a que no se incumplan los objetivos de calidad acústica correspondientes al espacio interior. El estudio acústico realizado en el Distrito Centro, y cuyos resultados demuestran la contribución de las actividades de ocio nocturno en la superación de los objetivos de calidad acústica, se ha elaborado cumpliendo con los requerimientos técnicos recogidos en las distintas normativas de aplicación a las que hacen referencia tanto los Reales Decretos 1513/2005 y 1367/2007, que desarrollan la Ley de Ruido 37/2003, como la OPCAT. Las mediciones realizadas se llevaron a cabo siguiendo el protocolo recogido en el anexo IV del RD1367/2007, así como con lo establecido en el anexo III de la OPCAT. El Ayuntamiento no se ha conformado con los periodos mínimos establecidos en la normativa, sino que para incrementar la exactitud de las mediciones, mejorando de esta forma el conocimiento del problema, aumentó la duración de las mismas en tres y cuatro veces. Además, hay que remarcar que la instrumentación empleada es de tipo 1/clase 1, tal y como recoge la disposición transitoria segunda del R.D.1367/2007. Las condiciones y protocolo de la

Bustamante, 16 4ª Planta
28045 Madrid

	medida cumplen con lo establecido en el Anexo 3.4 del citado R.D. y por último los periodos temporales e indicadores de evaluación empleados son los que se establecen en el Anexo I del mismo R.D. Se recuerda, que para todas las personas que la deseen consultar, esta disponible la metodología empleada para la elaboración en la página web municipal www.madrid.es Finalmente, volver a mencionar que en ningún caso el Ayuntamiento de Madrid culpabiliza exclusivamente a las actividades de ocio nocturno del estado de contaminación acústica que presenta el Distrito de Centro, y recordar a los interesados que el Plan Zonal Específico contempla medidas destinadas a regular el ruido producido por otras importantes fuentes de ruido presentes en el distrito como el tráfico o el "botellón", y no en exclusividad contra las actividades de ocio nocturno.

ALEGACIONES	OBSERVACIONES
D. Pedro Martínez Serrano, en representación de la Plataforma de Ocio Nocturno de la Comunidad de Madrid, y anexo de D. Juan José Blardony en nombre de la Plataforma del Ocio, vía email	
Primero Alegaciones empresariales a la ZPAE. **Segundo** Compromiso empresarial por la sostenibilidad ambiental del sector turístico. **Tercero** El peso económico del ocio nocturno. **Cuarto** El diagnóstico sobre las verdaderas causas del ruido. **Quinto** El impacto de la crisis económica en el sector ocio. **Sexto** El ruido nocturno desde el punto de vista del Ayuntamiento de Madrid. Paradojas y Contradicciones.	En puridad no son alegaciones al texto de la *Normativa de Plan Zonal Específico de la Zona de Protección Acústica Especial del Distrito Centro*, sino una detallada exposición de motivos y antecedentes ante la que no procede emitir informe.
Séptimo Errores Metodología y Deficiencias Mediciones Acústicas de la ZPAE	**Se desestima** En cuanto a la metodología, el estudio acústico realizado en el Distrito Centro, y cuyos resultados demuestran la contribución de las actividades de ocio nocturno en la superación de los objetivos de calidad acústica, se ha elaborado cumpliendo con los

	requerimientos técnicos recogidos en las distintas normativas de aplicación a las que hacen referencia tanto los Reales Decretos 1513/2005 y 1367/2007, que desarrollan la Ley de Ruido 37/2003, como la OPCAT. Las mediciones realizadas se llevaron a cabo siguiendo el protocolo recogido en el anexo IV del RD1367/2007, así como con lo establecido en el anexo III de la OPCAT. El Ayuntamiento no se ha conformado con los periodos mínimos establecidos en la normativa, sino que para incrementar la exactitud de las mediciones, mejorando de esta forma el conocimiento del problema, aumentó la duración de las mismas en tres y cuatro veces. Se recuerda, está disponible, para todas las personas que deseen consultar la metodología empleada para la elaboración del estudio acústico, en la página web municipal www.madrid.es Las medidas acústicas realizadas, durante semanas, miden niveles sonoros continuos que por tanto recogen el global de las fuentes sonoras que inciden en las zonas estudiadas, por lo que quedan suficientemente caracterizados acústicamente los ámbitos estudiados. Además, hay que remarcar que la instrumentación empleada es de tipo 1/clase 1, tal y como recoge la disposición transitoria segunda del R.D.1367/2007. Las condiciones y protocolo de la medida cumplen con lo establecido en el Anexo 3.4 del citado R.D. y por último los periodos temporales e indicadores de evaluación empleados son los que se establecen en el Anexo I del mismo R.D. En la documentación presentada se incluye un mapa estratégico de ruido referente al ruido provocado por el ocio nocturno, puesto que definición de mapa estratégico de ruido que aparece en el anexo IV del RD 1513/2005 señala que *"Un mapa estratégico de ruido es la representación de los datos relativos a alguno de los aspectos siguientes:* *Situación acústica....* ***Superación de un valor límite*** Número estimado de ..."
Octavo Acerca del Plan de Medidas de la ZPAE: 8.1.- Se alega que se prohíbe la creación de empresas	**Se desestima.** Los interesados continúan con un enfoque erróneo sobre lo que pretende la declaración de una Zona de Protección Acústica Especial. Este hecho no responde a una actitud caprichosa del Ayuntamiento, sino que responde a una obligación establecida en la Ley del Ruido ante un hecho comprobado, la superación de los objetivos de calidad acústica en el periodo nocturno. Por tanto el Ayuntamiento, además de combatir el ruido provocado por el tráfico, ha prestado especial atención al ruido que tiene su origen en ciertas actividades de ocio nocturno, puesto que este tipo de ruido resulta especialmente molesto la producirse en los días de la semana y en las horas que la inmensa mayoría de las personas disponen para su descanso. En realidad es algo más que una molestia subjetiva o pasajera. El ruido del ocio nocturno afecta a la calidad de vida de las personas que lo sufren, e incluso puede acarrear trastornos

	graves para su salud. Se trata, pues, de un problema serio de convivencia en el que hay que conjugar los derechos de quienes desean disfrutar de su tiempo de ocio y el derecho de otras muchas personas a la intimidad, al descanso y a la tranquilidad en su propio domicilio. El Ayuntamiento en ningún momento prohíbe la creación de nuevas empresas ni, por supuesto está en contra de la actividad empresarial, sino que trata de tomar una serie de medidas que permitan disminuir la afección acústica constatada de muchos vecinos, limitando la instalación de nuevas actividades de ocio nocturno, pero sin restringir la apertura de otras muchas actividades, todo ello con la firme creencia de que es posible conciliar el descanso de los vecinos con el desarrollo de las actividades susceptibles de ser productoras de ruido en la ciudad. Finalmente recordar que la ZPAE, por su propia definición en la Ley del Ruido, tiene un periodo de vigencia determinado, es decir que tiene un carácter temporal. Independientemente de ello, es intención del Ayuntamiento revisar de forma periódica los niveles de ruido existentes en el distrito para, entre otras razones, valorar la efectividad de las medidas puestas en marcha
8.2.- Se alega que el traslado de a la Junta de Gobierno de la posibilidad de aplicación de recortes en los horarios de cierre supondrá un recorte de las garantías jurídicas:.	**Se desestima** En ningún caso se produce un traslado de competencias, ya que la declaración de ZPAE y de los planes zonales específicos aplicables a las mismas son de competencia municipal conforme a lo establecido en el artículo 4 de la Ley 37/2003 del Ruido.
8.3.- Se alegada contra la exigencia de plazas de aparcamiento:	**Se estima parcialmente:** Esta medida no es de imposible cumplimiento, puesto que sólo se aplica a las actividades nuevas, nunca a las existentes, como pretenden los interesados, por tanto, no se puede afirmar que se carece de disponibilidad de plazas de aparcamiento en el distrito desde el momento que se desconoce cuál va a ser la demanda. La exigencia de plazas de aparcamiento es una de las medidas incluidas en la ZAA de Centro. Esta exigencia se aplica a las actividades de la clase III, espectáculos públicos, categoría 1, esparcimiento y diversión (salas de fiestas, restaurante-espectáculo, café-espectáculo, etc.); clase IV, actividades recreativas, categoría 4, de baile (discotecas y salas de baile); y clase V, otros establecimientos abiertos al público, categoría 9, ocio y diversión (bares de copas con o sin actuaciones musicales en directo); pero no a las actividades de la clase V y categoría 10, hostelería y restauración (cafeterías, bares, café-bar, restaurantes, etc.), por lo que se propone una nueva redacción para los artículos que hacen mención a la exigencia de plazas de aparcamiento, reduciendo el número de plazas exigidas a las nuevas actividades, quedando en la forma: 14.5 Todas las actividades nuevas deberán disponer, con carácter exclusivo, de un número de plazas de aparcamiento igual al 10% de su aforo en un radio máximo de 200 metros de su ubicación, 11.8 Todas las actividades nuevas deberán disponer, con carácter exclusivo, de un número de plazas de aparcamiento igual al 10% de su aforo en un radio

	máximo de 200 metros de su ubicación. *Quedan exceptuadas las actividades existentes de la clase III, espectáculos públicos, categoría 1, esparcimiento y diversión (salas de fiestas, restaurante-espectáculo, café-espectáculo, etc.); clase IV, actividades recreativas, categoría 4, de baile (discotecas y salas de baile y salas de juventud); clase V, otros establecimientos abiertos al público, categoría 9, ocio y diversión (bares de copas con o sin actuaciones musicales en directo) y categoría 10, hosdtelería y restauración, transformadas a clase V, otros establecimientos abiertos al público, categoría 10, hostelería y restauración (restaurantes), sin música.* A fin de fomentar, en la zona de mayor contaminación acústica, la transformación de actividades más molestas a las potencialmente menos ruidosas, la redacción del artículo 8.9 quedaría en la forma: *8.9 Todas las actividades nuevas deberán disponer, con carácter exclusivo, de un número de plazas de aparcamiento igual al 10% de su aforo en un radio máximo de 200 metros de su ubicación.* *Quedan exceptuadas las actividades existentes de la clase III, espectáculos públicos, categoría 1,esparcimiento y diversión (salas de fiestas, restaurante-espectáculo, café-espectáculo, etc.); clase IV, actividades recreativas, categoría 4, de baile (discotecas y salas de baile y salas de juventud); clase V, otros establecimientos abiertos al público, categoría 9, ocio y diversión (bares de copas con o sin actuaciones musicales en directo) y categoría 10, hostelería y restauración, transformadas a clase V, otros establecimientos abiertos al público, categoría 10, hostelería y restauración (restaurantes), sin música.*
8.4.- Se alega que las restricciones a las modificaciones de las licencias existentes impiden la conservación de los locales y adaptación a la normativa:	**Se desestima.** No existen restricciones a las modificaciones de las licencias actuales, lo que existe es una vigilancia de las reformas que puedan tener repercusiones ambientales, al tratarse de zonas donde se ha comprobado la superación de los objetivos de calidad acústica. Por ello, se admiten todas las reformas, salvo las que claramente son una ampliación del impacto medioambiental de la actividad, como se establece en la Disposición Transitoria que, dice textualmente: *"Solamente será considerada modificación de licencia a estos efectos la que implique ampliación de superficie destinada al público, o cambio de actividad de las definidas en el Catálogo de Espectáculos Públicos y Actividades Recreativas, o instalación de equipos de reproducción audiovisual".*

Bustamante, 16 4ª Planta
28045 Madrid

8.5.- Se alega que la disminución del horario de terrazas promueve el "botellón" y por tanto se incrementa la contaminación acústica.	**Se desestima** Dada la imposibilidad material de adoptar medidas correctoras para evitar la propagación sonora desde estas actividades, situadas en espacios al aire libre, no se considera procedente incrementar su horario, en una zona en la que ya se superan los objetivos de calidad acústica. Por otro lado, en el Art. 19 de la Normativa del Plan Zonal, ya se ha contemplado el problema del "botellón", a efectos de garantizar el cumplimiento de la prohibición de consumo de bebidas alcohólicas en determinados espacios públicos, de acuerdo con lo establecido en el artículo 30.3 de la *Ley 5/2002, de 27 de junio, sobre Drogodependencias y otros trastornos adictivos de la Comunidad de Madrid*, teniendo en cuenta que en el entorno existen en la actualidad suficientes actividades alternativas. Aí mismo, también se aborda en la Ordenanza de Protección de la Atmósfera contra la Contaminación Acústica Térmica, en la Sección segunda de la misma y, en particular, el artículo 45 o el 61.
Noveno Propuestas Empresariales	**Se estima parcialmente.** Dentro de las interesantes propuestas que hace la Plataforma de Ocio Nocturno, se incluirán en la Normativa de la ZPAE las siguientes: ▪ Plan de Movilidad de Ocio Nocturno, incluido en el artículo 16. ▪ Presencia policial e intervención disuasoria contra el botellón y las actividades ilegales en la vía pública, incluido en el artículo 15. ▪ Campañas de concienciación ciudadana, incluido en el artículo 18. ▪ Código de buenas prácticas en el sector hostelero. En este caso se plantea una nueva redacción del artículo 18 de la actual Normativa, a fin de incluir el desarrollo de una Guía de Buenas Prácticas, que quedaría: "Artículo 18. Campañas de Formación, información y sensibilización. *Con el objetivo de conseguir la mejor disposición de todos los actores implicados, se tomarán las siguientes iniciativas:* *1. Se incrementará la formación a los agentes de la Policía Municipal del Distrito para que realicen labores de inspección de la contaminación acústica.* *2. Se llevarán a cabo campañas de concienciación y sensibilización, dirigidas a los usuarios de ocio nocturno.* *3. Se desarrollaran campañas de información acerca de las medidas que se están llevando a cabo* *4. Se elaborará una Guía de Buenas Prácticas en relación con la transmisión acústica al medio ambiente exterior y a los locales colindantes."* Finalmente, sólo comentar que la modificación de la ley de drogodependencias no es competencia del Ayuntamiento, así como se sale del ámbito de este Plan la elaboración de una nueva ordenanza sobre el uso cívico del espacio público.

Bustamante, 16 4ª Planta
28045 Madrid

Recogidas en el anexo, referentes al Art. 8 Normativa Plan Zonal:	
Primera Se solicita que se elimine el apartado 1 del artículo 8, que prohíbe la ampliación o modificación de los locales de ocio nocturno y restauración con la excepción de edificios de uso exclusivo no residencial, por los siguientes motivos 1. Cualquier cambio de un elemento industrial o autorizado en la licencia ya tiene efectos de modificación de actividad lo que puede dar lugar a la degradación continuada mientras la norma continúe vigente. 2. Las ampliaciones suponen una mejora en los servicios a los ciudadanos, por lo que limitar las ampliaciones supone impedir una mejora en el servicio. 3. El control periódico de actividades establecido en la Ordenanza por la que se establece el Régimen de Gestión y Control de las Licencias Urbanísticas (OGLUA) obligará a la adaptación de los locales a la normativa a partir del 1 de abril de 2013	**Se desestima.** En el artículo 23.1. De las modificaciones de las licencias urbanísticas de la Ordenanza Municipal de Tramitación de Licencias Urbanísticas de 23/12/2004 artículo actualmente en vigor se indica lo siguiente: "Durante implantación o ejercicio de las actividades tan sólo se precisará solicitar modificación de licencia cuando las variaciones que se hayan producido en las actividades autorizadas alteren significativamente las condiciones de repercusión ambiental, seguridad, salubridad o modifiquen sustancialmente la actividad ejercida en el local o edificio". Además en la disposición transitoria de la Normativa de Plan Zonal Especifico de la Zona de Protección Acústica Especial del Distrito Centro se indica lo siguiente: "Solamente será considerada modificación de licencia a estos efectos la que implique ampliación de superficie destinada al público, o cambio de actividad de las definidas en el Catálogo de Espectáculos Públicos y Actividades Recreativas, o instalación de equipos de reproducción audiovisual". Por lo indicado anteriormente no cualquier cambio de un elemento industrial supone una modificación de la actividad. En cuanto al control periódico de actividades que establece la OGLUA, lógicamente solo se exigirá el cumplimiento de las nuevas normas cuando en la norma este previsto su exigencia de forma retroactiva.
Segunda Se solicita que se elimine los apartados 3 y 4 del artículo 8, donde se habilita a la Junta de Gobierno para adelantar el horario de cierre o retrasar una hora el horario de apertura, por los siguientes motivos 1. La competencia para la fijación de horarios es de la comunidad de Madrid. 2. Los locales de ocio nocturno no son fuente de ruido y no se pueden aplicar medidas	**Se desestima.** En la redacción actual de la normativa aplicable a la ZPAE no se establece ninguna restricción a los horarios de los locales ubicados en la zona. Por otro lado, la competencia del Ayuntamiento de Madrid para reducir los horarios es clara., puesto que: 1. El artículo 4.4 de la Ley 37/2003, del Ruido, establece que, a excepción de las infraestructuras y las obras de interés público de competencia estatal, en el resto de los casos, la competencia para: *"a) La elaboración, aprobación y revisión de los mapas de ruido y la correspondiente información al público.*

restrictivas sobre los mismos. 3. La medida tendría un gran impacto económico 4. La normativa actual ya permite a los ayuntamientos, proceder al cierre de los establecimientos molestos que incumplan las normas.	*c) La delimitación del área o áreas acústicas integradas dentro del ámbito territorial de un mapa de ruido.* *e) La elaboración, aprobación y revisión del plan de acción en materia de contaminación acústica correspondiente a cada mapa de ruido y la correspondiente información al público.* *f) La ejecución de las medidas previstas en el plan.* *g) La declaración de un área acústica como zona de protección acústica especial, así como la elaboración, aprobación y ejecución del correspondiente plan zonal específico".* corresponderá a la comunidad autónoma si el ámbito territorial del mapa de ruido de que se trate excede de un término municipal, y al ayuntamiento correspondiente en caso contrario. 2. El artículo 18.3 de la misma Ley establece la "*intervención administrativa sobre los emisores acústicos*", y señala que "*el contenido de las autorizaciones, licencias u otras figuras de intervención aludidas en los apartados precedentes podrá revisarse por las Administraciones públicas competentes, sin que la revisión entrañe derecho indemnizatorio alguno ...*". 3. También el artículo 25.4, de nuevo de la Ley 37/2003 del Ruido, establece que "los planes zonales específicos", asociados a Zonas de Protección Acústica Especial, "*... podrán contener, entre otras, todas o algunas de las siguientes medidas:* *a) Señalar zonas en las que se apliquen restricciones horarias o por razón del tipo de actividad a las obras a realizar en la vía pública o en edificaciones".* 4. Finalmente, la competencia municipal para reducir el horario de los locales se establece en el artículo 6 de la Orden 1562/1998, de 23 de octubre, de la Consejería de Presidencia de la Comunidad de Madrid, por la que se establece el régimen relativo a los horarios de los locales de espectáculos públicos y actividades recreativas, así como de otros establecimientos abiertos al público, que en sus puntos 1 y 2 indica lo siguiente: *"Artículo 6. Reducciones de horario.* *1. Los Ayuntamientos podrán reducir el horario general de los locales, recintos, instalaciones y otros establecimientos abiertos al público, regulados por la presente Orden por las causas que a*

	continuación se expresan, y de conformidad con el procedimiento que se determina. 2. *Serán causas de reducción de horario la ubicación de locales recintos, instalaciones y establecimientos en áreas o zonas de alta concentración de los mismos y/o que se encuentren calificadas y delimitadas como residenciales, medioambientalmente protegidas o simplemente saturadas cuando la actividad que en ellos se desarrolla impida el derecho al descanso de los vecinos".* Se considera que procede estimar la alegación en cuanto a lo dispuesto en el Art. 8.4 de las Normativa del Plan Zonal, referente al adelanto del horario para los los locales existentes de la clase V, categoría 10, cafeterías, bares, café – bares y asimilables, ya que no se encuentra entre los expresamente recogidos en el Art. 6.3 de la citada *Orden 1562/1998*, por lo que no procedería retrasar el horario de apertura de estos establecimientos. Las medidas propuestas en la ZPAE del Distrito Centro, no van dirigidas a los locales concretos en cuanto a posibles fuentes de ruido. Cuando un local concreto transmite al exterior o a viviendas o locales colindantes niveles superiores a los establecidos en la Ordenanza de Protección Contra la Contaminación Acústica y Térmica (OPCAT) esta Ordenanza establece los mecanismos para corregir esta situación. Las medidas que se establecen en la ZPAE tratan de reducir los niveles sonoros ambientales en el exterior de las viviendas que producen las personas que en acuden a los locales de ocio nocturno y que son especialmente elevados en las zonas donde se concentran gran cantidad de este tipo de locales. En cuanto al impacto económico debe ser mínimo en los locales existentes, aunque si podrá tener repercusión en la implantación de nuevas actividades de ocio nocturno.
Tercera Se solicita que se elimine el apartado 9 del artículo 8, que indica que todas las actividades deberán disponer con carácter exclusivo de un número de plazas de aparcamiento igual al 27% de su aforo en un radio máximo de 200 metros de su ubicación, por las razones siguientes: 1. Por ser una norma de imposible cumplimiento para pequeñas y medianas empresas hosteleras. 2. Solo lo podrían cumplir algunos establecimientos que	**Se estima parcialmente** Esta medida no es de imposible cumplimiento, puesto que sólo se aplica a las actividades nuevas, nunca a las existentes, como pretenden los interesados, por tanto, no se puede afirmar que se carece de disponibilidad de plazas de aparcamiento en el distrito desde el momento que se desconoce cuál va a ser la demanda. La exigencia de plazas de aparcamiento es una de las medidas incluidas en la ZAA de Centro. Esta exigencia se aplica a las actividades de la clase III, espectáculos públicos, categoría 1, esparcimiento y diversión (salas de fiestas, restaurante-espectáculo, café-espectáculo, etc.); clase IV, actividades recreativas, categoría 4, de baile (discotecas y salas de baile); y clase V, otros establecimientos abiertos al público, categoría 9, ocio y diversión (bares de copas con o sin actuaciones musicales en directo); pero no a las actividades de la clase V y categoría 10, hostelería y restauración (cafeterías, bares, café-bar, restaurantes, etc.), por lo que se propone una nueva redacción

se sitúan en edificios de uso exclusivo no residencial, como algunos establecimientos hoteleros. 3. Solicitar plazas de aparcamiento va en contra de la política general del Ayuntamiento de fomento del Transporte público y en contra de las campañas de la DGT de evitar el alcohol cuando se conduce.	para los artículos que hacen mención a la exigencia de plazas de aparcamiento, reduciendo el número de plazas exigidas a las nuevas actividades, quedando en la forma: *14.6 Todas las actividades nuevas deberán disponer, con carácter exclusivo, de un número de plazas de aparcamiento igual al 10% de su aforo en un radio máximo de 200 metros de su ubicación, para actividades de la clase III, espectáculos públicos, categoría 1, esparcimiento y diversión (salas de fiestas, restaurante-espectáculo, café-espectáculo, etc.); clase IV, actividades recreativas, categoría 4, de baile (discotecas y salas de baile y salas de juventud); y clase V, otros establecimientos abiertos al público, categoría 9, ocio y diversión (bares de copas con o sin actuaciones musicales en directo), y categoría 10, hostelería y restauración, con música; y del 10% de su aforo en un radio máximo de 200 metros de su ubicación para actividades de la clase V, otros establecimientos abiertos al público, categoría 10, hostelería y restauración, sin música.* *Las actividades existentes de la clase III, espectáculos públicos, categoría 1, esparcimiento y diversión (salas de fiestas, restaurante-espectáculo, café-espectáculo, etc.); clase IV, actividades recreativas, categoría 4, de baile (discotecas y salas de baile y salas de juventud); y clase V, otros establecimientos abiertos al público, categoría 9, ocio y diversión (bares de copas con o sin actuaciones musicales en directo), con ocupaciones teóricas de cálculo superior a 250 personas deberán acreditar la disponibilidad, con carácter exclusivo, de un número de plazas de aparcamiento igual al 10% de su aforo en un radio máximo de 200 metros.* *11.8 Todas las actividades nuevas deberán disponer, con carácter exclusivo, de un número de plazas de aparcamiento igual al 10% de su aforo en un radio máximo de 200 metros de su ubicación.* *Quedan exceptuadas las actividades existentes de la clase III, espectáculos públicos, categoría 1, esparcimiento y diversión (salas de fiestas, restauranto-espectáculo, café-espectáculo, etc.); clase IV, actividades recreativas, categoría 4, de baile (discotecas y salas de baile y salas de juventud); y clase V, otros establecimientos abiertos al público, categoría 9, ocio y diversión (bares de copas con o sin actuaciones musicales en directo), transformadas a clase V, otros establecimientos abiertos al público, categoría 10, hostelería y restauración (restaurantes), sin música.* A fin de fomentar, en la zona de mayor contaminación acústica, la transformación de actividades más molestas a las potencialmente menos ruidosas, la redacción del artículo 8.9 quedaría en la forma: *8.9 Todas las actividades nuevas deberán disponer, con carácter exclusivo, de un número de plazas de*

Bustamante, 16 4ª Planta
28045 Madrid

	aparcamiento igual al 10% de su aforo en un radio máximo de 200 metros de su ubicación. *Quedan exceptuadas las actividades existentes de la clase III, espectáculos públicos, categoría 1,esparcimiento y diversión (salas de fiestas, restaurante-espectáculo, café-espectáculo, etc.); clase IV, actividades recreativas, categoría 4, de baile (discotecas y salas de baile y salas de juventud); y clase V, otros establecimientos abiertos al público, categoría 9, ocio y diversión (bares de copas con o sin actuaciones musicales en directo), transformadas a clase V, otros establecimientos abiertos al público, categoría 10, hostelería y restauración (restaurantes), sin música.* Por lo que a las actividades con música que se transformen en actividades de hostelería y restauración sin música, no se les exigirá plaza de aparcamiento alguna
Cuarta Se solicita que se elimine el apartado 10 del artículo 8, en el que se indica que se adelantarán los horario de cierre de las terrazas de veladores, con respecto a los establecidos en la Ordenanza Reguladora de las Terrazas de Veladores y Quioscos de Hostelería, por los siguientes motivos: 1. Limitara la oferta turística de los restaurantes y bares del centro de Madrid 2. Esta restricción de horario se realiza sin haber evaluado el impacto real del ruido de las terrazas de veladores en las terrazas de veladores y sin haber tomado medidas efectivas para reducir el ruido de tráfico y del botellón en el centro de Madrid. 3. Conllevara una reducción de ingresos en los establecimientos con terrazas de veladores. 4. Supondrá una disminución del empleo.	**Se desestima** Las terrazas de veladores, en periodo nocturno cuando se ubican en zonas residenciales suponen una molestia para los vecinos colindantes, como se deduce de las denuncias recibidas, así como de los niveles medidos en zonas donde se ubican estas terrazas. El adelanto del horario de cierre en periodo nocturno es una medida que trata de compatibilizar el legítimo derecho al descanso de los vecinos con las actividades de ocio nocturno que se sitúan en las zonas residenciales.
Recogidas en el anexo, referentes al Art. 11 Normativa Plan Zonal:	

Bustamante, 16 4ª Planta
28045 Madrid

Primera Se solicita que se elimine el apartado 1 del artículo 11, que prohíbe la ampliación o modificación de los locales de ocio nocturno y restauración con la excepción de edificios de uso exclusivo no residencial, por los mismos motivos indicados en alegación Primera de la ZONA DE CONTAMINACIÓN ACÚSTICA ALTA	**Se desestima** Se reitera la contestación a la alegación Primera de la ZONA DE CONTAMINACIÓN ACÚSTICA ALTA
Segunda Se solicita que se elimine el apartado 8 del artículo 11, que indica que todas las actividades deberán disponer con carácter exclusivo de un número de plazas de aparcamiento igual al 27% de su aforo en un radio máximo de 200 metros de su ubicación, por las mismas razones que las indicadas en respecto al artículo 8.9.	**Se desestima** Se reitera la contestación a la alegación Tercera de la ZONA DE CONTAMINACIÓN ACÚSTICA ALTA
Tercera Se solicita que se elimine el apartado 9 del artículo 11, en el que se indica que se adelantarán los horario de cierre de las terrazas de veladores, con respecto a los establecidos en la Ordenanza Reguladora de las Terrazas de Veladores y Quioscos de Hostelería, por los mismos motivos que los indicados en la alegación Cuarta de la ZONA DE CONTAMINACIÓN ACÚSTICA ALTA.	**Se desestima** Se reitera la contestación a la alegación Cuarta de la ZONA DE CONTAMINACIÓN ACÚSTICA ALTA
Recogidas en el anexo, referentes al Art. 14 Normativa Plan Zonal:	
Primera Se solicita que se elimine el apartado 5 del artículo 14, que indica que todas las actividades deberán disponer con carácter exclusivo de un número de plazas de aparcamiento igual al 27% de su aforo en un radio máximo de 200 metros de su ubicación. Además se	**Se estima parcialmente.** 1. Se reiteran las razones indicadas en la alegación Tercera de la ZONA DE CONTAMINACIÓN ACÚSTICA ALTA.

exige a las actividades existentes con aforo de mas de 250 personas, la disponibilidad con carácter exclusivo de un número de plazas de aparcamiento del 10% de su aforo en un radio de 200 metros.	
Segunda En el Artículo 14.6 se indica que no se admitirán actividades de la clase III, espectáculos públicos, categoría 1, esparcimiento y diversión (salas de fiestas, restaurante espectáculo, café espectáculo, etc.); clase IV, actividades recreativas, categoría 4, de baile (discotecas y salas de baile y salas de juventud); y clase V, otros establecimientos abiertos al público, categoría 9, ocio y diversión (bares de copas con o sin actuaciones musicales en directo), cuando existan centros sanitarios con hospitalización o atención 24 horas y residencias de mayores, a una distancia menor o igual a 150 metros. Se solicita que se especifique que solamente es de aplicación a nuevas actividades	**Se estima parcialmente la alegación.** Se estima procedente estimar parcialmente la alegación. Se elimina el Art. 14.6 de la Normativa del Plan Zonal, ya que la restricción a la que hace mención esta contenida en el Art. 24 de la Ordenanza de Protección Contra la Contaminación Acústica y Térmica.
Tercera Se solicita que se elimine el apartado 7 del artículo 14, en el que se indica que se adelantarán los horario de cierre de las terrazas de veladores, con respecto a los establecidos en la Ordenanza Reguladora de las Terrazas de Veladores y Quioscos de Hostelería, por los mismos motivos que los indicados en la alegación Cuarta de la ZONA DE CONTAMINACIÓN ACÚSTICA ALTA.	**Se desestima la alegación.** Se reitera la contestación a la alegación Cuarta de la ZONA DE CONTAMINACIÓN ACÚSTICA ALTA

ALEGACIONES	OBSERVACIONES
D. Antonio Gil, en representación de la Asociación Empresarial Hotelera de Madrid	
Primera 1.1.- Se solicita que se excepcione la prohibición de implantar actividades	**Se estima parcialmente** Considerando que el efecto aditivo sobre el nivel acústico general de la zona es escaso en el caso de que una actividad de la clase V, categoría 9 se implante en un edificio de uso exclusivo

Bustamante, 16 4ª Planta
28045 Madrid

de la clase *V. Otros establecimientos abiertos al público categoría, categoría 9. De ocio y diversión* (bares de copas con o sin actuaciones musicales en directo), en edificios de uso exclusivo no residencial dado el escaso efecto aditivo sobre el nivel acústico general de la zona.	no residencial, siempre que la actividad no tenga comunicación directa con la vía pública, se estima parcialmente la alegación presentada, modificando en consecuencia la redacción de los artículos 8.1 y del documento Normativa de la ZPAE: *8.1 No se admitirá la nueva implantación, ni la ampliación o modificación de locales o establecimientos de la clase III, espectáculos públicos, categoría 1, esparcimiento y diversión (salas de fiestas, restaurante-espectáculo, café-espectáculo, etc.); clase IV, actividades recreativas, categoría 4, de baile (discotecas y salas de baile y salas de juventud); clase V, otros establecimientos abiertos al público, categoría 9, ocio y diversión (bares de copas con o sin actuaciones musicales en directo) y categoría 10, hostelería y restauración (cafeterías, bares, café-bar, restaurantes, tabernas, bodegas, bares-restaurantes, salones de banquetes, chocolaterías, salones de té, croisanterías). Esta prohibición incluye a las actividades de salas de fiestas, restaurante-espectáculo, café-espectáculo, discotecas, salas de baile y bares de copas –con o sin actuaciones musicales en directo- que se ubiquen en establecimientos hoteleros.* *Se exceptúa de lo anterior la implantación, ampliación o modificación, en edificios de uso exclusivo no residencial, de bares de copas –con o sin actuaciones musicales en directo-, siempre que no dispongan de comunicación directa con la vía pública, y de actividades de la clase V, categoría 10, hostelería y restauración.* El punto primero del artículo 11, correspondiente a la zona de contaminación acústica moderada quedaría como: *11.1 No se admitirá la nueva implantación, ni la ampliación o modificación de locales o establecimientos de la clase III, espectáculos públicos, categoría 1, esparcimiento y diversión (salas de fiestas, restaurante-espectáculo, café-espectáculo, etc.); clase IV, actividades recreativas, categoría 4, de baile (discotecas y salas de baile y salas de juventud); y clase V, otros establecimientos abiertos al público, categoría 9, ocio y diversión (bares de copas con o sin actuaciones musicales en directo) y categoría 10, hostelería y restauración, en su epígrafe 10.4 (restaurantes con amenización mediante música en directo). Esta prohibición incluye a las actividades de salas de fiestas, restaurante-espectáculo, café-espectáculo, discotecas, salas de baile y bares de copas –con o sin actuaciones musicales en directo- que se ubiquen en establecimientos hoteleros.* *Se exceptúa de lo anterior la implantación, ampliación o modificación, en edificios de uso exclusivo no residencial, de bares de copas –con o sin actuaciones musicales en directo-, siempre que no dispongan de comunicación directa con la vía pública, y de*

	actividades de la clase V, categoría 10, hostelería y restauración. *11.2 Fuera de edificios de uso exclusivo no residencial no podrán instalarse actividades de clase V, otros establecimientos abiertos al público, categoría 10, hostelería y restauración (cafeterías, bares, café-bar, restaurantes, tabernas, bodegas, bares-restaurantes, salones de banquetes, chocolaterías, salones de té, croisanterías), a una distancia menor de 100 metros de actividades de la clase III, espectáculos públicos, categoría 1, esparcimiento y diversión; clase IV, actividades recreativas, categoría 4, de baile; y clase V, otros establecimientos abiertos al público, categoría 9, ocio y diversión, y categoría 10, hostelería y restauración, que estén en zonas de contaminación acústica alta; menor de 75 metros de otras en zonas de contaminación acústica moderada; y menor de 50 metros de otras en zonas de contaminación acústica baja.* Y finalmente en las zonas de contaminación acústica baja: *14.1 No podrán instalarse actividades de la clase III, espectáculos públicos, categoría 1, esparcimiento y diversión (salas de fiestas, restaurante-espectáculo, café-espectáculo, etc.); clase IV, actividades recreativas, categoría 4, de baile (discotecas y salas de baile y salas de juventud); y clase V, otros establecimientos abiertos al público, categoría 9, ocio y diversión (bares de copas con o sin actuaciones musicales en directo), y categoría 10, hostelería y restauración (cafeterías, bares, café-bar, restaurantes, tabernas, bodegas, bares-restaurantes, salones de banquetes, chocolaterías, salones de té, croisanterías), a una distancia menor de 100 metros de actividades de esta clase y categoría que estén en zonas de contaminación acústica alta; menor de 75 metros de otras en zonas de contaminación acústica moderada; y menor de 30 metros de otras en zonas de contaminación acústica baja. Este régimen de distancias se aplicará también a las actividades de salas de fiestas, restaurante-espectáculo, café-espectáculo, discotecas, salas de baile y bares de copas –con o sin actuaciones musicales en directo- que se ubiquen en establecimientos hoteleros.* *Se exceptúa de lo anterior la implantación, ampliación o modificación, en edificios de uso exclusivo no residencial, de bares de copas –con o sin actuaciones musicales en directo-, siempre que no dispongan de comunicación directa con la vía pública, y de actividades de la clase V, categoría 10, hostelería y restauración.*
1.2. Se solicita que se puedan	

Bustamante, 16 4ª Planta
28045 Madrid

modificar las actividades de clase V, categoría 9.	**Se estima parcialmente** En la misma forma que la alegación anterior, se estima parcialmente con la nueva propuesta para los artículos 8.1, 11.1 y 14.1
Segunda. Por la misma razón de la alegación primera se solicita que no se prohíba la modificación de actividades que establece los artículos 8.2, 11.2 y 14.2 a aquellas que se ubiquen en edificios de uso exclusivo no residencial.	**Se desestima** Con la nueva redacción dada a los artículos 8.1, 11.1 y 14.1, no es necesaria la exención de la modificación de las actividades que se solicita, puesto que estas actividades se pueden instalar bajo los requisitos establecidos en los artículos mencionados.
Tercera Se indica que las actuaciones sobre los horarios de las actividades son competencia exclusiva de la Comunidad de Madrid y además la actividad que tiene lugar en el interior de los hoteles no participa en general de la situación del resto del ocio nocturno, por lo que no existe justificación para que las medidas que se adopten con respecto a las actividades de control de este, se hagan extensivas a las actividades complementarias desarrolladas dentro de los hoteles.	**Se estima parcialmente** En la redacción actual de la normativa aplicable a la ZPAE no se establece ninguna restricción a los horarios de los locales ubicados en la zona. Por otro lado, la competencia del Ayuntamiento de Madrid para reducir los horarios es clara. , puesto que: 1. El artículo 4.4 de la Ley 37/2003, del Ruido, establece que, a excepción de las infraestructuras y las obras de interés público de competencia estatal, en el resto de los casos, la competencia para: *a) La elaboración, aprobación y revisión de los mapas de ruido y la correspondiente información al público* *c) La delimitación del área o áreas acústicas integradas dentro del ámbito territorial de un mapa de ruido.* *e) La elaboración, aprobación y revisión del plan de acción en materia de contaminación acústica correspondiente a cada mapa de ruido y la correspondiente información al público.* *f) La ejecución de las medidas previstas en el plan.* *g) La declaración de un área acústica como zona de protección acústica especial, así como la elaboración, aprobación y ejecución del correspondiente plan zonal específico".* Corresponderá a la comunidad autónoma si el ámbito territorial del mapa de ruido de que se trate excede de un término municipal, y al ayuntamiento correspondiente en caso contrario. 2. El artículo 18.3 de la misma Ley establece la "*intervención administrativa sobre los emisores acústicos*", y señala que "*el contenido de las autorizaciones, licencias u otras figuras de intervención aludidas en los apartados*

	precedentes podrá revisarse por las Administraciones públicas competentes, sin que la revisión entrañe derecho indemnizatorio alguno .....". 3. También el artículo 25.4, de nuevo de la Ley 37/2003 del Ruido, establece que "los planes zonales específicos", asociados a Zonas de Protección Acústica Especial, "... *podrán contener, entre otras, todas o algunas de las siguientes medidas:* *b) Señalar zonas en las que se apliquen restricciones horarias o por razón del tipo de actividad a las obras a realizar en la vía pública o en edificaciones".* 4. Finalmente, la competencia municipal para reducir el horario de los locales se establece en el artículo 6 de la Orden 1562/1998, de 23 de octubre, de la Consejería de Presidencia de la Comunidad de Madrid, por la que se establece el régimen relativo a los horarios de los locales de espectáculos públicos y actividades recreativas, así como de otros establecimientos abiertos al público, que en sus puntos 1 y 2 indica lo siguiente: *"Artículo 6. Reducciones de horario.* *1. Los Ayuntamientos podrán reducir el horario general de los locales, recintos, instalaciones y otros establecimientos abiertos al público, regulados por la presente Orden por las causas que a continuación se expresan, y de conformidad con el procedimiento que se determina.* *2. Serán causas de reducción de horario la ubicación de locales recintos, instalaciones y establecimientos en áreas o zonas de alta concentración de los mismos y/o que se encuentren calificadas y delimitadas como residenciales, medioambientalmente protegidas o simplemente saturadas cuando la actividad que en ellos se desarrolla impida el derecho al descanso de los vecinos".* En cuanto a los bares y restaurantes de hoteles la citada Orden en el artículo 2.C.2 establece como excepción, que *"podrán retrasar una hora el horario de cierre una hora, para atender exclusivamente a los clientes del hotel"*
Cuarta Se solicita que se exima de la prohibición de disponer de huecos o ventanas practicables dado que no se puede asimilar el nivel acústico en un salón de televisión de un hotel a	**Se desestima** El artículo 8.6 de la Normativa de Plan Zonal Específico de la Zona de Protección Acústica Especial del Distrito Centro no añade nada a las prohibiciones de disponer de huecos o ventanas practicables a lo establecido en el artículo 27. 3 de la Ordenanza de Protección Contra la Contaminación Acústica y

Bustamante, 16 4ª Planta
28045 Madrid

una actividad de ocio nocturno.	Térmica (OPCAT).
Quinta Se solicita que no se aplique el mismo régimen de limitaciones de horarios de funcionamiento a las terrazas vinculadas a la actividad hotelera por sus particulares características. 1. Algunas ocupan suelo de titularidad privada propio de establecimientos hoteleros y se ubican en áticos o terrazas de los edificios o en patios interiores. 2. Cuando ocupan suelo público estas terrazas también se diferencian del resto de la oferta hostelera de Madrid, por el público que las utiliza	**Se estima parcialmente** El objeto de la normativa del Plan Zonal es establecer las medidas correctoras aplicables en la Zona de Protección Acústica Especial del Distrito Centro, con el fin de reducir progresivamente la contaminación por ruido hasta alcanzar los objetivos de calidad acústica establecidos para el área correspondiente. Por otro lado, se ha establecido una clasificación de la ZPAE en función del nivel de incumplimiento de los objetivos de calidad acústica, delimitando tres zonas de contaminación acústica, alta, moderada y baja. De esta manera, se aplican las medidas de una forma proporcional al grado de contaminación, tratando de conjugar los derechos de quienes desean disfrutar de su tiempo de ocio con el derecho de otras muchas personas a la intimidad, al descanso y a la tranquilidad en su propio domicilio. Por tanto, no procede hacer una exención genérica de las limitaciones de horarios de funcionamiento a las terrazas vinculadas a la actividad hotelera, salvo en el caso de que la terraza se encuentre ubicada en el interior de un edificio de uso exclusivo no residencial. Por ello, se propone una nueva redacción de los artículos 8.10, 11.9 y 14.7 del documento Normativa del Plan Zonal Específico, añadiendo el siguiente párrafo: *"Se exceptúa de lo anterior las terrazas que se ubiquen en un patio interior de edificios de uso exclusivo no residencial."*
Sexta Se solicita que se exima de la obligación de disponer de plazas de aparcamiento a las actividades hosteleras vinculadas al hospedaje por los motivos siguientes: 1. Las actividades hosteleras ya están dotadas de aparcamiento para su clientela. 2. Si el hotel no dispone de aparcamiento es porque no es físicamente posible por lo que, o bien se utiliza alguno de las proximidades o en su licencia se le ha dispensado de este requisito, dispensa que habría que aplicar a la actividad hostelera	**Se desestima.** La obligación de disponer de plazas de aparcamiento solicitada a las actividades de ocio nocturno, de nueva implantación, es una medida encaminada a reducir el ruido debido al tráfico, por: ▪ Reducción de la doble fila, con la consiguiente disminución del número de atascos y sus problemas asociados. ▪ Reducción de los trayectos en busca de aparcamiento, con la consiguiente disminución del ruido. No hay, por tanto, justificación alguna para eximir a las actividades implantadas en establecimientos hoteleros de la obligación de disponer de plazas de aparcamiento, ya que al igual que el resto de actividades recreativas de ocio nocturno suponen un incremento del tráfico de la zona.

Bustamante, 16 4ª Planta
28045 Madrid

3. Si el hotel no dispone de plazas de aparcamiento y no existen en las proximidades, la exigencia constituye una petición de imposible cumplimiento por lo que se debe reputar nula de conformidad con lo establecido en el artículo 62.1 de la Ley 30/9	

ALEGACIONES	OBSERVACIONES
Dª. Amelia de Vicente Gay, en representación de la Asociación de Vecinos Ópera Austrias. Asociación de Vecinos Ópera Austrias, con 61 firmas	
Primera Sobre la descripción por Zonas de Ocio del punto 5.2 de la ZPAE Se alega que no se incluyen los barrios de Opera y Los Austrias como "Zona de Ocio".	**Se desestima.** En el punto 5.2 de la Memoria del Proyecto de ZPAE se describen las zonas en las que históricamente se han concentrado más actividades de ocio nocturno, y su intención es servir de introducción para el conocimiento de la casuística del Distrito y del problema tratado. La delimitación de las zonas en los distintos grados de contaminación acústica alta, moderada o baja se ha realizado atendiendo a la superación constatada de los objetivos de calidad acústica.
Segunda Sobre las campañas de mediciones de ruido del punto 5.3.1 de la ZPAE Se alega que el trámite de información pública sobre la ZPAE no proporciona información suficiente y que esta omisión de datos podría invalidar la ZPAE.	**Se desestima.** El apartado 5.3.1 de la Memoria es un resumen de las campañas de mediciones realizadas, en las que se funda el estudio acústico de la ZPAE. Aunque es un resumen, se han incluido las direcciones y los periodos, delimitados por su fecha de inicio y de finalización, en los que se situaron instrumentos para la medición de los niveles de ruido. En cuanto a la metodología empleada para la elaboración del estudio acústico, cuyos resultados demuestran la contribución de las actividades de ocio nocturno en la superación de los objetivos de calidad acústica durante el periodo nocturno, se ha elaborado cumpliendo con los requerimientos técnicos recogidos en las distintas normativas de aplicación a las que hacen referencia tanto los Reales Decretos 1513/2005 y 1367/2007, que desarrollan la Ley de Ruido 37/2003, como la Ordenanza de Protección contra la Contaminación Acústica y Térmica (en adelante OPCAT). Las mediciones realizadas se llevaron a cabo siguiendo el protocolo recogido en el anexo IV del RD 1367/2007, así como con lo establecido en el anexo III de la OPCAT. Para incrementar la exactitud de las mediciones, mejorando de esta forma el conocimiento del problema, se incremento el tiempo medido entre tres y cuatro veces respecto del mínimo establecido en la

Bustamante, 16 4ª Planta
28045 Madrid

	OPCAT. Además, hay que remarcar que la instrumentación empleada es de tipo 1/clase 1, tal y como recoge la disposición transitoria segunda del R.D.1367/2007. Las condiciones y protocolo de la medida cumplen con lo establecido en el Anexo 3.4 del citado R.D. y por último los periodos temporales e indicadores de evaluación empleados son los que se establecen en el Anexo I del mismo R.D. Por otro lado, en ningún caso se ha producido omisión de datos relevantes en el trámite de información pública, pero además extraña aún más dicha afirmación realizada por esta asociación de vecinos, pues con la misma se han mantenido durante el periodo de información pública varias reuniones informativas en relación a la declaración de la ZPAE. Por tanto, no existe ningún tipo de infracción del derecho de información. El procedimiento que está siguiendo el Ayuntamiento es totalmente transparente, se han tenido y se continúan manteniendo reuniones con todas las partes interesadas, se sigue lo establecido en el artículo 4 del Real Decreto 1513/2005, se ha abierto un periodo de información pública con posterioridad a la aprobación inicial, se ha producido su publicación en el Boletín de la Comunidad de Madrid, nº 85 de fecha 10 de abril de 2012, se llevará al Pleno del Ayuntamiento con el consiguiente debate entre los grupos políticos y, en la actualidad el plan se encuentra a disposición pública en la página web municipal, desde la que se puede acceder a: ▪ Mapa Estratégico de Ruido (MER). Se puede acceder a los datos correspondientes al distrito Centro ▪ Documentación de la ZPAE de Centro. La metodología empleada en la elaboración del estudio acústico está disponible para cualquier persona que la desee consultar, ya que forma parte del documento de la memoria de la Zona de Protección Acústica Especial.
Tercera Sobre el mapa de concentración de locales de ocio del Anexo II de la ZPAE Se alegan discrepancias entre la relación de locales aportada por los alegantes y los representados en el mapa del Anexo II	**Se desestima.** Hay que indicar que el grado de contaminación acústica de cada zona se establece en función de la superación de los objetivos de calidad acústica y no del número o concentración de locales existentes. El mapa de locales que se ha incluido en el Anexo II del documento de la ZPAE es uno de los datos de partida, entre los varios utilizados, para la realización del análisis de la zona. Dicho mapa se ha incluido a efectos únicamente informativos y para dar una idea del muy importante número de actividades de ocio nocturno. Los datos representados reflejan la situación en un momento determinado, situación que se ha ido modificando con la apertura y clausura de actividades, pero que no es relevante para las conclusiones del estudio realizado puesto que, como ya se ha comentado, los grados de contaminación detectados se corresponden con las superaciones reales de los objetivos acústicos de cada zona. Por tanto, el mapa de locales no ha condicionado la clasificación de las zonas de contaminación acústica de la ZPAE, puesto que

Bustamante, 16 4ª Planta
28045 Madrid

	una vez que se ha constatado, mediante mediciones y cálculos, la superación de los objetivos de calidad acústica, artículo 15 del Real Decreto 1367/2007, y en cumplimiento del artículo 25 de la Ley 37/2003 del Ruido, se ha procedido a la declaración del área como Zona de Protección Acústica Especial (ZPAE).
Cuarta Sobre la delimitación de Áreas Acústicas del Anexo I de la ZPAE Se solicita la modificación de la zonificación acústica de varias calles.	**Se desestima.** No es objeto de esta normativa la delimitación de las Áreas Acústicas, sino la aprobación de un plan zonal que permite reducir los niveles sonoros ambientales en aquellas zonas en las que no se cumplan los objetivos de calidad acústica. El plano presentado en el Anexo y que se corresponde con la delimitación de las zonas acústicas existente en el Distrito, aprobada por *Acuerdo de la Junta de Gobierno de 23 de diciembre de 2009 de aprobación de la Áreas Acústicas de la Ciudad de Madrid,* una vez consideras las alegaciones presentadas a su Declaración en el periodo de información pública establecido, es de carácter informativo, y se ha incluido con el fin de que se pueda entender mejor la clasificación en distintos grados de contaminación que establece la ZPAE. La definición, tipos y periodo de revisión de las Áreas Acústicas están establecidos en el Capítulo III del R.D.1367/2007, y el procedimiento para su delimitación está contenido en el Anexo V del mencionado real decreto.
Quinta Sobre la insuficiente motivación de las medidas propuestas Se alega que no se han considerado los efectos de la ley antitabaco, "el botellón", los cambios estacionales, el número de locales, errores en la delimitación, y motivación diferencias horarios de terrazas entre las zonas.	**Se desestima.** Las medidas se han propuesto para la mejora acústica progresiva del medio ambiente, tal y como se establece en el Artículo 25, *Zonas de Protección Acústica Especial* de la Ley de Ruido 37/2003. El establecimiento de las medidas se ha realizado en función del grado de contaminación que se ha constatado en cada punto del Distrito, grado que se ha determinado en función de la superación de los objetivos de calidad acústica en el descriptor L_n, que es un dato numérico y objetivo, obtenido mediante mediciones y cálculos, y por tanto fiable y fundamentado. La metodología que se ha seguido para la elaboración del estudio asegura que se han tenido en cuenta la contribución de todas las fuentes de ruido presentes en la zona, incluidas las consecuencias que sobre el medio ambiente exterior ha tenido la entrada en vigor de la Ley Antitabaco. Además, el Ayuntamiento ha tomado medidas claras contra fenómenos tan molestos como el citado en el párrafo anterior o el "botellón", como se desprende de la lectura del articulado de la OPCAT (entró en vigor el 16 de marzo de 2011), que incluye las consecuencias sancionadoras de las perturbaciones ocasionadas por permanecer en horario nocturno en concurrencia no autorizada con otras personas o grupos de personas, reunidas en la vía o espacios públicos, o en espacios exteriores de titularidad privada y uso público, produciendo, a consecuencia de la actuación colectiva, ruidos que ocasionen molestias y perturben el descanso y la tranquilidad de los vecinos.

	En cuanto a la estacionalidad de la contaminación acústica, y como se puede apreciar en las fechas de las mediciones indicadas en las tablas del apartado 5.3.1 del documento Memoria de la ZPAE, se han medido los niveles de ruido en los meses de febrero, marzo, mayo, junio, julio, agosto, septiembre, octubre, noviembre y diciembre, por lo que los efectos de una posible estacionalidad están tenidos en cuenta. La influencia del número de locales a la clasificación de la ZPAE, o a la delimitación de las Áreas Acústicas, ya se ha comentado con anterioridad, pero cabe mencionar que en lo relativo a la delimitación de áreas acústicas (realizada *a priori*, en función del uso predominante del suelo) no influye el número de locales existentes, sino el uso predominante del suelo. En cuanto a las razones para la diferencia en los diferentes horarios de terraza es obvia, se establecen horarios más restrictivas para las calles con una mayor saturación acústica.
Sexta Sobre el horario de cierre de las terrazas Se solicita asignar a todo el Distrito el mismo horario de cierre de las terrazas.	**Se desestima** El objeto de la Normativa del Plan Zonal establecer las medidas correctoras aplicables en la Zona de Protección Acústica Especial del Distrito Centro, con el fin de reducir progresivamente la contaminación acústica hasta los niveles establecidos para el área correspondiente por la normativa vigente. Como ya se ha citado con anterioridad, se ha establecido una clasificación de la ZPAE en función del nivel de incumplimiento de los objetivos de calidad acústica, delimitando tres zonas de contaminación acústica, alta, moderada y baja. De esta manera, se aplican las medidas de una forma proporcional al grado de contaminación, tratando de conjugar los derechos de quienes desean disfrutar de su tiempo de ocio con el derecho de otras muchas personas a la intimidad, al descanso y a la tranquilidad en su propio domicilio. En cualquier caso, esta normativa limita los horarios respecto a los establecidos en la Ordenanza de Terrazas y Veladores, y será la Junta Municipal de Distrito, órgano competente para la concesión de la licencia de terraza, la que con posterioridad al análisis que realice pueda limitar aún más el horario de funcionamiento de una terraza.
Séptima Sobre el régimen de limitaciones previsto en el Art. 8.3 de la ZPAE Se solicita que la propuesta de adelanto de cierre se extienda a las zonas de contaminación moderada y baja.	**Se desestima.** En la redacción actual de la normativa aplicable a la ZPAE no se establece ninguna restricción a los horarios de los locales ubicados en la zona.
Octava	**Desestimada:**

Art. 8.1 Se solicita se suprima la exención de la restricción de implantación, ampliación o modificación para actividades Clase V, categoría 10 en edificios usos no residenciales.	Las únicas actividades que está permitido instalar son las incluidas en la clase V, categoría 10, cuyo impacto ambiental es mucho más limitado que para el resto de actividades, puesto que: ▪ Son las que producen menos contaminación acústica, tanto por la propia actividad que desarrollan como por su horario de funcionamiento. ▪ Al instalarse en edificios de usos exclusivo no residencial, no pueden producir molestias por no existir vecinos. Además, el carácter eminentemente residencial de la gran mayoría de las calles declaradas como zonas de contaminación acústica alta, supone que el número de edificios de uso exclusivo no residencial es muy bajo.
Novena Art. 8.3 Adelanto de horarios de cierre. Se solicita aplicación a más clases de actividades y fijar procedimiento.	**Desestimada:** En la redacción actual de la normativa aplicable a la ZPAE no se establece ninguna restricción a los horarios de los locales ubicados en la zona.
Décima Art. 8.4 Retraso de horarios de apertura. Se solicita aplicación a más clases de actividades y fijar procedimiento.	**Desestimada:** En la redacción actual de la normativa aplicable a la ZPAE no se establece ninguna restricción a los horarios de los locales ubicados en la zona.
Undécima Art. 8.6 Huecos o ventanas practicables en locales. Se solicita establecimiento de plazos y prohibición de apertura	**Desestimada:** Esta medida ya es de obligado cumplimiento en todo el municipio de Madrid para las actividades más molestas desde el punto de vista acústico, es decir, las que dispusiesen de equipos de reproducción o amplificación audiovisual, tal como recoge el artículo 27 de la OPCAT, se recogía en el artículo 22.2 de la Ordenanza de Protección Ambiental contra la Contaminación por Formas de Energía (OPACFE), y en la normativa sobre ruidos anterior. Por tanto, esta condición de funcionamiento ya se venía exigiendo en el Distrito Centro, y era una medida vigente en el momento de aprobación del Plan Zonal Específico, por lo que los locales en funcionamiento deben cumplirla con anterioridad a la mencionada aprobación. Considerando estos antecedentes, no resulta procedente fijar un nuevo plazo de tres meses, que no supondría una mejora sobre la situación actual, además de poder crear conflicto con posibles procedimientos administrativos en marcha, iniciados a raíz de denuncias o inspecciones de oficio.
Duodécima Art. 8.9 Plazas de Aparcamiento. Se solicita la no utilización de las alquiladas a residentes.	**Desestimada:** Como ya se ha comentado, el plan zonal asociado a la declaración de la ZPAE incluye una serie de medidas destinadas a la reducción de los niveles sonoros ambientales. En este caso,

	la exigencia de plazas de aparcamiento para las nuevas actividades se produce a fin de reducir el ruido debido al tráfico rodado por: ▪ Vehículos circulando por la zona en busca de un aparcamiento, con el consiguiente incremento de los niveles de ruido. ▪ El ruido provocado por los vehículos estacionados en doble fila, que obstaculizan la circulación, además de los problemas de ruido ocasionados por bocinas. La medida es buena desde el punto de vista ambiental, y se sale del ámbito de esta normativa la concreción del tipo de contrato que una actividad privada debe establecer para el cumplimiento de este condicionado.
Decimotercera Art. 8.10 Terrazas de Veladores. Solicitud de reducción de horarios en una hora en general y prohibición total para salas de fiestas, discotecas, bares de copas y similares. Inclusión de procediendo regulador autorizaciones.	**Se estima parcialmente:** El objeto de la normativa del Plan Zonal es establecer las medidas correctoras aplicables en la Zona de Protección Acústica Especial del Distrito Centro, con el fin de reducir progresivamente la contaminación por ruido hasta alcanzar los objetivos de calidad acústica establecidos para el área correspondiente. Como ya se ha citado con anterioridad, se ha establecido una clasificación de la ZPAE en función del nivel de incumplimiento de los objetivos de calidad acústica, delimitando tres zonas de contaminación acústica, alta, moderada y baja. De esta manera, se aplican las medidas de una forma proporcional al grado de contaminación, tratando de conjugar los derechos de quienes desean disfrutar de su tiempo de ocio con el derecho de otras muchas personas a la intimidad, al descanso y a la tranquilidad en su propio domicilio. También debe considerarse que, al ir ligadas las autorizaciones para las terrazas a locales con licencia, por una parte se está restringiendo una condición de funcionamiento a una actividad existente, al disminuir el horario establecido en el Art. 6 de la *Ordenanza Reguladora de las Terrazas de Veladores y Quioscos de Hostelería* y, por otra parte, el régimen de prohibiciones o limitaciones para nuevas actividades en función de la distancia, establece también una prohibición o limitación a la terrazas ligadas a nuevas actividades. No se considera procedente incluir en esta normativa la denegación de autorizaciones para actividades que hayan tenido expedientes sancionadores, puesto que esa actividad puede estar ya cumpliendo con la normativa municipal y funcionando, por tanto, correctamente. Por otro lado, cuando una actividad está inmersa en algún procedimiento sancionador por temas medioambientales, la Junta de Distrito ya tiene en cuenta este hecho a la hora de otorgarle una licencia de terraza. Sí, en cambio, procede estimar la propuesta de prohibición de instalar terrazas de veladores a las actividades de la clase III, espectáculos públicos, categoría 1, esparcimiento y diversión; clase IV, actividades recreativas, categoría 4, de baile; clase V, otros establecimientos abiertos al público, categoría 9, ocio y diversión, dado el elevado impacto

Bustamante, 16 4ª Planta
28045 Madrid

	ambiental que estas actividades tienen para el medio ambiente. Por ello, se propone una nueva redacción de los artículos 8.10, 11.9 y 14.7 del documento Normativa del Plan Zonal Específico, añadiendo el siguiente párrafo: *"En ningún caso, las actividades de clase III, espectáculos públicos, categoría 1, esparcimiento y diversión; clase IV, actividades recreativas, categoría 4, de baile; y clase V, otros establecimientos abiertos al público, categoría 9, ocio y diversión, podrán instalar terrazas de veladores".*
Décimocuarta Introducción de nuevo artículo en referencia a prohibición superación niveles sonoros eventos al amparo Art. 19 OPCAT.	**Desestimada:** No se estima procedente una prohibición genérica para la superación de los niveles sonoros de aplicación a todos los actos a celebrar en vía pública, dada la muy variada casuística de la celebración de estos tipos de eventos, algunos de ellos muy arraigados en las costumbres de los vecinos, como las fiestas tradicionales de los barrios, u otros organizados al amparo de derechos fundamentales como el de reunión y el de expresión. No obstante, en las autorizaciones tramitadas, que se evalúan individualmente, se considera tanto la especial ubicación en zonas saturadas acústicamente, como los horarios y niveles sonoros a emitir.
Decimoquinta Art. 11.1 Régimen Limitaciones. Se solicita se amplíe la restricción de implantación, ampliación o modificación a todas actividades Clase V, categoría 10 y se suprima la exención en edificios usos no residenciales Art. 11.2 y 11.3 referentes a distancias a actividades pre existentes. A eliminar en caso de modificar anterior 11.1	**Desestimada:** No se considera procedente la prohibición total de implantación de los locales de hostelería (restaurantes, cafeterías, bares, etc.) en aquellas zonas de contaminación acústica moderada, puesto que el régimen de distancias a actividades preexistentes, establecido en el apartado 2 de este Art. 11, permite compatibilizar el desarrollo de las actividades empresariales y comerciales con el descanso de los vecinos. Por otro lado, el régimen de distancias establecido permite acomodar el nivel de restricción con el de superación de los objetivos de calidad acústica. Finalmente, desde el punto de vista acústico, es más realista utilizar las puertas de los locales como punto de referencia para medir las distancias a otras actividades, puesto que es donde se genera el sonido, al tener que estar el local aislado acústicamente de cara al medio ambiente exterior. En lo referente a la exención en edificios exclusivos de uso no residencial, como ya se ha comentado en alegaciones anteriores, las únicas actividades que está permitido instalar son las incluidas en la clase V, categoría 10, cuyo impacto ambiental es mucho más limitado que para el resto de actividades, puesto que: ▪ Son las que producen menos contaminación acústica, tanto por la propia actividad que desarrollan como por su horario de funcionamiento. ▪ Al instalarse en edificios de usos exclusivo no residencial, no pueden producir molestias por no existir vecinos.
Decimosexta	**Desestimada:**

Bustamante, 16 4ª Planta
28045 Madrid

Art. 11.5. Huecos o ventanas practicables en locales. Se solicita establecimiento de plazos y prohibición de apertura	Esta medida ya es de obligado cumplimiento en todo el municipio de Madrid para las actividades más molestas desde el punto de vista acústico, es decir, las que dispusiesen de equipos de reproducción o amplificación audiovisual, tal como recoge el artículo 27 de la OPCAT, ya se recogía en el artículo 22.2 de la Ordenanza de Protección Ambiental contra la Contaminación por Formas de Energía (OPACFE) y en la normativa sobre ruidos anterior. Por tanto, esta condición de funcionamiento ya se venía exigiendo en el Distrito Centro, y era una medida vigente en el momento de aprobación del Plan Zonal Específico, por lo que los locales en funcionamiento deben cumplirla con anterioridad a la mencionada aprobación. En cuanto a la exigencia de no apertura de nuevos huecos al exterior para las actividades de la clase V, categoría 10, no es procedente, puesto que esta es una medida destinada a evitar que las actividades que cuenten con un elevado aforo, o con equipos de reproducción audiovisual, tengan comunicación con el exterior, a fin de evitar la transmisión de ruidos, cosa que no se produce para muchas de estas actividades. Para aquellas actividades de esta clase y categoría que sí dispongan de algún elemento de reproducción audiovisual o con aforos superiores a 100 personas, ya se les exige en la OPCAT la prohibición propuesta por los interesados. Considerando estos antecedentes, no resulta procedente fijar un nuevo plazo de tres meses, que no supondría una mejora sobre la situación actual, además de poder crear conflicto con posibles procedimientos administrativos en marcha, iniciados a raíz de denuncias o inspecciones de oficio.
Decimaséptima Art. 11.8 Plazas de Aparcamiento. Se solicita suprimir exención actividades reconvertidas y la no utilización de las alquiladas a residentes.	**Desestimada:** De forma general, como se ha comentado con anterioridad, la exigencia de plazas de aparcamiento para las nuevas actividades se produce a fin de reducir el ruido debido al tráfico rodado. Por otro lado, la exención contemplada es de aplicación en aquellos casos en los que la actividad se transforma en alguna de clase V, con horario de cierre inferior y sin música, siendo por ello un claro incentivo para reducir tanto los niveles sonoros emitidos por los locales, como la incidencia indirecta del público asistente a estas actividades. Además de lo comentado, no pertenece al ámbito de esta normativa la concreción del tipo de contrato que una actividad privada debe establecer para el cumplimiento del condicionado fijado en la ZPAE.
Decimoctava Art. 11.9 Terrazas de Veladores. Solicitud de reducción de horarios en una hora en general y prohibición total para salas de fiestas,	**Se estima parcialmente:** El objeto de la normativa del Plan Zonal es establecer las medidas correctoras aplicables en la Zona de Protección Acústica Especial del Distrito Centro, con el fin de reducir progresivamente la contaminación por ruido hasta alcanzar los objetivos de calidad acústica establecidos para el área correspondiente.

Bustamante, 16 4ª Planta
28045 Madrid

discotecas, bares de copas y similares.	Como ya se ha citado con anterioridad, se ha establecido una clasificación de la ZPAE en función del nivel de incumplimiento de los objetivos de calidad acústica, delimitando tres zonas de contaminación acústica, alta, moderada y baja. De esta manera, se aplican las medidas de una forma proporcional al grado de contaminación, tratando de conjugar los derechos de quienes desean disfrutar de su tiempo de ocio con el derecho de otras muchas personas a la intimidad, al descanso y a la tranquilidad en su propio domicilio. También debe considerarse que, al ir ligadas las autorizaciones para las terrazas a locales con licencia, por una parte se está restringiendo una condición de funcionamiento a una actividad existente, al disminuir el horario establecido en el Art. 6 de la *Ordenanza Reguladora de las Terrazas de Veladores y Quioscos de Hostelería* y, por otra parte, el régimen de prohibiciones o limitaciones para nuevas actividades en función de la distancia, establece también una prohibición o limitación a la terrazas ligadas a nuevas actividades. Como ya se citó en la alegación sexta, procede estimar la propuesta de prohibir la instalación de terrazas de veladores a las actividades de la clase III, espectáculos públicos, categoría 1, esparcimiento y diversión; clase IV, actividades recreativas, categoría 4, de baile; clase V, otros establecimientos abiertos al público, categoría 9, ocio y diversión, dado el elevado impacto ambiental que estas actividades tienen para el medio ambiente.
Decimonovena Se solicita introducción nuevo artículo para reducción horarios cierre en zonas contaminación moderada.	**Desestimada:** El Plan Zonal Específico asociado a la declaración del Distrito Centro como ZPAE establece un conjunto de medidas, a aplicar en cada zona, en función del grado de contaminación acústico constatado en cada una de ellas. De esta manera, se aplican las medidas de una forma proporcional al problema detectado, buscando el equilibrio entre el derecho al descanso y el derecho de otras personas a disfrutar de su tiempo libre. El paquete de medidas propuestas para la zona de contaminación acústica moderada, en la que se establece un régimen de distancias para la implantación de nuevas actividades (exclusivamente pertenecientes a la clase V, categoría 10), es suficiente para alcanzar los objetivos de calidad acústica, por lo que no se considera necesario aplicar esta medida en las zonas de contaminación acústica moderada.
Vigésima Se solicita introducción nuevo artículo para reducción horarios apertura en zonas contaminación moderada Nuevo artículo reducción horarios apertura	**Desestimada:** El Plan Zonal Específico asociado a la declaración del Distrito Centro como ZPAE establece un conjunto de medidas, a aplicar en cada zona, en función del grado de contaminación acústico constatado en cada una de ellas. De esta manera, se aplican las medidas de una forma proporcional al problema detectado, buscando el equilibrio entre el derecho al descanso y el derecho de otras personas a disfrutar de su tiempo libre. El paquete de medidas propuestas para la zona de contaminación acústica moderada, en la que se establece un

Bustamante, 16 4ª Planta
28045 Madrid

	régimen de distancias para la implantación de nuevas actividades (exclusivamente pertenecientes a la clase V, categoría 10), es suficiente para alcanzar los objetivos de calidad acústica, por lo que no se considera necesario aplicar esta medida en las zonas de contaminación acústica moderada.
Vigésimo primera Art. 14.1 Régimen Limitaciones. Se solicita modificar el esquema de distancias y la prohibición genérica de implantación de actividades de Clase III y Clase IV, Categoría 4 en Zonas Contaminación Baja	Desestimada: Como ya se ha comentado en alegaciones anteriores, el objetivo de este plan es mejorar el ambiente acústico del Distrito Centro, y para ello se proponen una serie de medidas destinadas a reducir los niveles de ruido, pero sin olvidar que estas medidas deben buscar el equilibrio entre el derecho al descanso y el derecho al trabajo y al ocio. En este sentido se establece, por ejemplo, un régimen de distancias que, desde el punto de vista ambiental, es el adecuado a fin de no permitir una concentración de actividades de ocio nocturno. Este régimen, junto con el resto de medidas fijadas en el documento Normativa de la ZPAE, reducirá los niveles sonoros ambientales de la zona en el medio plazo. Es importante recordar que, si en las revisiones periódicas que se realicen, no se comprobase la efectividad de las medidas incluidas en el plan zonal, el Ayuntamiento podrá eliminar o proponer nuevas medidas a fin de alcanzar los objetivos de calidad acústica. Por otro lado, desde el punto de vista acústico es más realista utilizar las puertas de los locales como punto de partida o referencia para medir las distancias a otras actividades, ya que es donde se genera el sonido, al tener que estar el local aislado acústicamente de cara al medio ambiente exterior. Respecto a los edificios exclusivos de uso no residencial, éstos tienen, desde el punto de vista medioambiental, una serie de ventajas para la instalación de actividades de ocio, como la facilidad de colocar aislamientos, la ausencia de vecinos, etc. Además, el carácter eminentemente residencial de la gran mayoría de las calles declaradas como zonas de contaminación acústica baja, supone que el número de edificios de este tipo es muy bajo, asegura que no se produzca un significativo incremento de la oferta de ocio, especialmente en periodo nocturno
Vigésimo segunda Art. 14.3 Se solicita más tipos de actividades no autorizadas en edificios residenciales	Desestimada: La prohibición de instalación de salas de fiestas, discotecas y similares en edificios residenciales contenida en este artículo, junto con el esquema de restricción de distancias a actividades preexistentes, del artículo 14.1, permite compatibilizar el desarrollo de las actividades empresariales y comerciales con la garantía del descanso de los vecinos, además de ajustarse con más flexibilidad a la realidad acústica de las diversas zonas.
Vigésimo tercera Art. 14.4. Huecos o ventanas practicables en locales. Se solicita establecimiento de plazos y	Desestimada: Como ya se ha mencionado en las alegaciones a los apartados de los artículos correspondientes en las zonas de contaminación acústica alta y moderada, esta medida ya es de obligado

Bustamante, 16 4ª Planta
28045 Madrid

prohibición de apertura	cumplimiento en todo el municipio de Madrid para las actividades más molestas desde el punto de vista acústico, es decir, las que dispongan de equipos de reproducción o amplificación audiovisual, tal como recoge el artículo 27 de la OPCAT, ya se recogía en el artículo 22.2 de la OPACFE y en la normativa sobre ruidos anterior. Por tanto, esta condición de funcionamiento ya se venía exigiendo en el Distrito Centro, y era una medida vigente en el momento de aprobación del Plan Zonal Específico, por lo que los locales en funcionamiento deben cumplirla con anterioridad a la mencionada aprobación. En cuanto a la exigencia de no apertura de nuevos huecos al exterior para las actividades de la clase V, categoría 10, no es procedente, puesto que esta es una medida destinada a evitar que las actividades que cuenten con un elevado aforo, o con equipos de reproducción audiovisual, tengan comunicación con el exterior, a fin de evitar la transmisión de ruidos, cosa que no se produce para muchas de estas actividades. Para aquellas actividades de esta clase y categoría que sí dispongan de algún elemento de reproducción audiovisual o con aforos superiores a 100 personas, ya se les exige en la OPCAT la prohibición propuesta por los interesados. Considerando estos antecedentes, no resulta procedente fijar un nuevo plazo de tres meses, que no supondría una mejora sobre la situación actual, además de poder crear conflicto con posibles procedimientos administrativos en marcha, iniciados a raíz de denuncias o inspecciones de oficio.
Vigésimo cuarta Art. 14.5 Plazas de Aparcamiento. Se solicita exigencia de mayores porcentajes a restaurantes y bares sin música y actividades de gran aforo, pre-existentes y la no utilización de las alguiladas a residentes.	**Desestimada:** La experiencia obtenida tras varios años de funcionamiento de la ZAA ha permitido comprobar que la exigencia de un número de plazas de aparcamiento, correspondiente al 10% del aforo del local es suficiente, ya que se consigue reducir la doble fila aumentando la fluidez del tráfico y, por tanto, reduciendo los niveles de ruido. Por otro lado, y a fin de reducir el impacto ambiental de los vehículos que buscan aparcamiento cuando acuden a los locales de ocio nocturno, se pretende introducir algún tipo de limitación al estacionamiento de los no residentes en el Plan de Movilidad que se elabore. Por último, recordar que la medida es buena desde el punto de vista ambiental, y no pertenece al ámbito de esta normativa fijar los tipos de contrato que una actividad privada debe establecer para el cumplimiento de este condicionado.
Vigésimo quinta Art. 14.7 Terrazas de Veladores. Se Solicita reducción de horarios en una hora en general y prohibición total para salas de fiestas, discotecas, bares de copas y similares.	**Se estima parcialmente:** El objeto de la normativa del Plan Zonal es establecer las medidas correctoras aplicables en la ZPAE del Distrito Centro, con el fin de reducir progresivamente la contaminación por ruido hasta alcanzar los objetivos de calidad acústica establecidos para el área correspondiente. Como ya se ha citado con anterioridad, se ha establecido una

Bustamante, 16 4ª Planta
28045 Madrid

	clasificación de la ZPAE en función del nivel de incumplimiento de los objetivos de calidad acústica, delimitando tres zonas de contaminación acústica, alta, moderada y baja. De esta manera, se aplican las medidas de una forma proporcional al grado de contaminación, tratando de conjugar los derechos de quienes desean disfrutar de su tiempo de ocio con el derecho de otras muchas personas a la intimidad, al descanso y a la tranquilidad en su propio domicilio. También debe considerarse que, al ir ligadas las autorizaciones para las terrazas a locales con licencia, por una parte se está restringiendo una condición de funcionamiento a una actividad existente, al disminuir el horario establecido en el Art. 6 de la *Ordenanza Reguladora de las Terrazas de Veladores y Quioscos de Hostelería* y, por otra parte, el régimen de prohibiciones o limitaciones para nuevas actividades en función de la distancia, establece también una prohibición o limitación a la terrazas ligadas a nuevas actividades. No se considera procedente incluir en esta normativa la denegación de autorizaciones para actividades con expedientes sancionadores, puesto que esa actividad puede estar ya cumpliendo con la normativa municipal y funcionando, por tanto, correctamente. Por otro lado, cuando una actividad está inmersa en algún procedimiento sancionador por temas medioambientales, la Junta de Distrito ya tiene en cuenta este hecho a la hora de otorgarle una licencia de terraza. Como se citó en alegaciones anteriores, procede estimar la propuesta de prohibir la instalación de terrazas de veladores en las actividades de la clase III, espectáculos públicos, categoría 1, esparcimiento y diversión; clase IV, actividades recreativas, categoría 4, de baile; clase V, otros establecimientos abiertos al público, categoría 9, ocio y diversión, dado el elevado impacto ambiental que estas actividades tienen para el medio ambiente.
Vigésimo sexta Se solicita introducción nuevo artículo para reducción horarios cierre en zonas contaminación baja	Desestimada: El Plan Zonal Específico asociado a la declaración del Distrito Centro como ZPAE se establece un conjunto de medidas que se desarrollaran en cada zona, en función del grado de contaminación acústico constatado en cada una de ellas. De esta manera, se aplican las medidas de una forma proporcional al grado de contaminación, buscando el equilibrio entre el derecho al descanso, el derecho al ocio y el desarrollo de actividades tan necesario en estos tiempos. El paquete de medidas propuestas para la zona de contaminación acústica baja, en la que se establece un régimen de distancias para la implantación de nuevas actividades, es suficiente para alcanzar los objetivos de calidad acústica, por lo que no se considera necesario aplicar esta medida en las zonas de contaminación acústica baja.
Vigésima séptima Se solicita introducción nuevo artículo para reducción horarios apertura en zonas contaminación	Desestimada: El Plan Zonal Específico asociado a la declaración del Distrito Centro como ZPAE se establece un conjunto de medidas que se desarrollaran en cada zona, en función del grado de

moderada Nuevo artículo reducción horarios apertura	contaminación acústico constatado en cada una de ellas. De esta manera, se aplican las medidas de una forma proporcional al grado de contaminación, buscando el equilibrio entre el derecho al descanso, el derecho al ocio y el desarrollo de actividades tan necesario en estos tiempos. El paquete de medidas propuestas para la zona de contaminación acústica baja, en la que se establece un régimen de distancias para la implantación de nuevas actividades es suficiente para alcanzar los objetivos de calidad acústica, por lo que no se considera necesario aplicar esta medida en las zonas de contaminación acústica baja.
Vigésima octava Art. 15 Vigilancia y control de la Normativa. Se solicita actuaciones de oficio Policía Municipal, la revocación o modificación de licencias y el control de actividades.	**Desestimada:** La Policía Municipal ya actúa de oficio en la vigilancia y control de los incumplimientos establecidos en la normativa vigente. Tanto la gestión de las licencias como el control de actividades se regulan por normativa específica de alcance superior a este Plan, que tiene como objeto establecer medidas correctoras u regular el régimen limitativo de implantación o modificación de actividades.
Vigésimo novena Art. 16 Plan de Movilidad. Se solicita fijación de plazo y se desarrollen medidas.	**Se estima parcialmente:** El Plan de Movilidad es una de las acciones contempladas dentro del Plan Zonal Específico, por lo que los plazos para su elaboración y puesta en marcha son los mismos que los del desarrollo del Plan Zonal. De cualquier manera, lo importante para cualquier plan es su puesta en marcha y su efectividad, más que una fecha concreta de elaboración. Respecto a las medidas de este plan, no es posible el establecimiento de sistemas de video vigilancia de la carga y descarga para su utilización en un expediente sancionador, pero sí nos parece oportuno remarcar el control efectivo del régimen que se implante. Por tanto, el artículo 16 de la Normativa de la ZPAE quedará redactado en la forma: *Artículo 16. Plan de Movilidad de Ocio Nocturno.* *Se elaborará un Plan de Movilidad para el Distrito Centro, con el objetivo de adecuar la demanda de movilidad específica durante los periodos de ocio nocturno. Este plan contendrá al menos las siguientes medidas:* 1. *Implantación de un régimen regulador especial de la carga y descarga; y control efectivo del mismo.* 2. *Intensificar el control del estacionamiento en doble fila en aquellas calles que se encuentren situadas en las zonas con contaminación acústica.* 3. *Limitar el estacionamiento en superficie, en determinados días y horas, para los no residentes* 4. *Peatonalización temporal o definitiva de aquellas calles donde la medida se muestre efectiva.*
Trigésima Art. 18.1 Campañas de formación. Se	**Desestimada:** La mayoría de las actuaciones del Plan Zonal, responsabilidad

Bustamante, 16 4ª Planta
28045 Madrid

solicita la habilitación de partidas presupuestarias para personal e instrumentación acústica	del Ayuntamiento, se realizarán con los recursos actuales sin que ello suponga, por tanto, un incremento de coste. El resto de medidas a realizar por el Ayuntamiento se planifican año a año, por lo que se financiarán con cargo al presupuesto ordinario, tal como establece la Disposición Adicional Tercera, este es el caso, por ejemplo, de la instalación de pavimento fonoabsorbente.
Trigésimo primera Art. 18.2 Campañas de formación. Se solicita otorgar a Policía Municipal potestades para el cierre directo de locales.	**Desestimada:** Esto no es posible por razones obvias. El procedimiento de cierre está sujeto a unas garantías jurídicas que impiden que los Agentes de Policía Municipal puedan cerrar directamente locales.
Trigésimo segunda Art. 18.3 Campañas de formación. Se solicita otorgar a Policía Municipal potestades para actuar contra grupos de personas en vía pública.	**Desestimada:** El Artículo 45 de la OPCAT, relativo al comportamiento de los ciudadanos en el medio ambiente exterior, establece que *"El comportamiento de los ciudadanos en el medio ambiente exterior deberá mantenerse dentro de los límites de la buena convivencia ciudadana, sin que se produzcan ruidos que perturben el descanso y la tranquilidad de los vecinos..."* Y, *en concreto prohíbe por considerarse conductas no tolerables:* *a) Gritar o vociferar.* *b) Explotar petardos o elementos pirotécnicos fuera de los lugares y ocasiones autorizados.* *c) Utilizar aparatos de reproducción sonora sin el uso de auriculares y funcionando a elevado volumen.* *d) Permanecer en horario nocturno en concurrencia con otras personas o grupos de personas, reunidas en la vía o espacios públicos, o en espacios exteriores de titularidad privada y uso público, cuando no exista autorización produciendo, a consecuencia de la actuación colectiva, ruidos que ocasionen molestias y perturben el descanso y la tranquilidad de los vecinos. "* Por tanto, la policía ya puede actuar contra grupos de personas reunidas en vía pública que produzcan ruido molestando a los vecinos.
Trigésimo tercera Se solicita introducción nuevo artículo, referente al seguimiento de la aplicación de la ZPAE	**Se estima.** Una vez puesto en marcha el Plan Zonal se realizará un seguimiento continuo, y se revisará el estado de la contaminación acústica en el Distrito Centro a partir de un año de la entrada en vigor del Plan de Movilidad, con el objetivo de analizar los resultados obtenidos tras la puesta en marcha de las medidas contenidas en el Plan Zonal, valorando lo adecuado de las distintas acciones. No es conveniente realizar dichas revisiones en periodos tan cortos como los propuestos, pues no ha transcurrido el tiempo suficiente para que las medidas aplicadas surtan efecto. Por tanto, se propone una nueva redacción para la Disposición Adicional Segunda del documento Normativa de la ZPAE: ***Disposición Adicional Segunda*** *Se realizará un seguimiento continuo del plan zonal, y se*

	revisará el estado de la contaminación acústica a partir de un año de la entrada en vigor del plan de movilidad, con el objetivo de analizar los resultados obtenidos tras la puesta en marcha de las medidas contenidas en el plan zonal. *Si transcurridos cinco años, las medidas correctoras incluidas en el plan zonal y en el plan de movilidad no pueden evitar el incumplimiento de los objetivos de calidad acústica, se procederá a la declaración de Zona de Situación Acústica Especial.* En caso de que, como resultado de las mediciones y nuevos estudios realizados, se modifiquen las medidas del Plan, y en cumplimiento de lo establecido en el artículo 14 de la OPCAT, se mantendrán reuniones con los agentes implicados.
Trigésimo cuarta Se solicita introducción nuevo artículo, referente a la transparencia informativa	**Desestimada:** Dado que los derechos de acceso a la información están regulados en la *Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente* y en la *Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común*, y su aplicación no debería diferir sobre otros tramites fuera del Distrito Centro, no se estima procedente establecer mecanismos distintos a los ya existentes
Trigésimo quinta Se solicita introducir nuevo artículo, para crear nuevos carteles identificadores.	**Desestimada:** Se considera que los datos del cartel regulado por la *Ley 17/1997, de 4 de julio, de espectáculos públicos y actividades recreativas* de la Comunidad de Madrid ya contienen información suficiente para identificar y clasificar los locales. La introducción de un nuevo cartel podría crear confusiones y no aportarían ninguna herramienta adicional para controlar las actividades de ocio.
Trigésimo sexta Se solicita la introducción de un nuevo artículo para evitar la recuperación de licencias antiguas	**Desestimada:** En la normativa reguladora de la concesión de licencias urbanísticas, no existe la figura de "recuperación" de licencia antigua. Únicamente cabe considerarse los supuestos de nueva implantación o modificación de una existente, ya regulados en los artículos 8, 11 y 14 y en la Disposición Transitoria de la Normativa del Plan Zonal.
Trigésima séptima Se solicita la introducción de una nueva Disposición Adicional Segunda, referente al seguimiento anual de la eficacia de la ZPAE.	**Se desestima:** Como ya se ha comentado, si en las revisiones periódicas de los niveles acústicos existentes en la ZPAE del Distrito Centro se detecta la ineficacia en el medio plazo de las medidas puestas en marcha, el Ayuntamiento revisará las mismas. La realización de mediciones anuales en el Distrito Centro para la evaluación de los niveles ambientales es materialmente

Bustamante, 16 4ª Planta
28045 Madrid

	imposible, dado que en Madrid existen 20 distritos más y los medios personales y técnicos son limitados.
Trigésimo octava Se solicita la introducción de una Nueva Disposición Adicional Cuarta., referente a la creación de Nuevos Espacios de Centralidad y ubicación de actividades molestas en entornos terciarios diurnos	**Desestimada:** El Área de Gobierno de Medio Ambiente, Seguridad y Movilidad está totalmente de acuerdo en las ventajas que supone la consideración previa de la problemática del ruido a la hora de elaborar la planificación urbanística, puesto que una adecuada compatibilización de los usos evitará la mayoría de los futuros problemas de ruido. Por tanto, la búsqueda de nuevos espacios de centralidad, así como la ya mencionada planificación urbanística previa para compatibilizar usos, son dos de los aspectos que se están teniendo en cuenta en las Mesas Técnicas de trabajo constituidas para la revisión del actual Plan General de Ordenación Urbana de Madrid.

ALEGACIONES	OBSERVACIONES
D. Juan Moriño, como presidente de la Asociación de Vecinos "Las Cavas y Costanillas", con 27 firmas. **D. José Manuel Pérez Martínez**	
Primera Se alega que el estudio acústico no esta actualizado, existiendo en la actualidad un mayor número de locales. Se solicita se incremente la catalogación de una o varias calles, o tramos, a zonas de contaminación acústica alta	**Desestimada** El Ayuntamiento ha cartografiado los niveles de ruido producidos por el ocio nocturno. Este estudio acústico realizado en el Distrito Centro, y cuyos resultados demuestran la contribución de las actividades de ocio nocturno en la superación de los objetivos de calidad acústica, se ha elaborado cumpliendo con los requerimientos técnicos recogidos en las distintas normativas de aplicación a las que hacen referencia tanto los Reales Decretos 1513/2005 y 1367/2007, que desarrollan la Ley de Ruido 37/2003, como la OPCAT. Las mediciones realizadas se llevaron a cabo siguiendo el protocolo recogido en el anexo IV del RD1367/2007, así como con lo establecido en el anexo III de la OPCAT. El Ayuntamiento no se ha conformado con los periodos mínimos establecidos en la normativa, sino que para incrementar la exactitud de las mediciones, mejorando de esta forma el conocimiento del problema, aumentó la duración de las mismas en tres y cuatro veces. Además, hay que remarcar que la instrumentación empleada es de tipo 1/clase 1, tal y como recoge la disposición transitoria segunda del R.D.1367/2007. Las condiciones y protocolo de la medida cumplen con lo establecido en el Anexo 3.4 del citado R.D. y por último los periodos temporales e indicadores de evaluación empleados son los que se establecen en el Anexo I

Bustamante, 16 4ª Planta
28045 Madrid

	del mismo R.D. Así, una vez que se ha constatado, mediante mediaciones y cálculos, la superación de los objetivos de calidad acústica, artículo 15 del Real Decreto 1367/2007, y en cumplimiento del artículo 25 de la Ley 37/2003 del Ruido, se procederá a la declaración del área como Zona de Protección Acústica Especial (ZPAE). La diferenciación entre las zonas de contaminación alta, moderada y baja se efectúa en función del grado de superación de los objetivos de calidad acústica en el descriptor Ln, que presenta cada zona, que es un dato numérico y objetivo, obtenido mediante mediciones y cálculos y por tanto fiable y fundamentado. Se establecen tres zonas: Zonas de Contaminación Acústica Alta, que presenta una superación de los objetivos de calidad acústica en el descriptor Ln, igual o superior a 10 dBA en el ambiente exterior. A esta zona se le aplicarán las medidas más restrictivas Zonas de Contaminación Acústica Moderada, que presenta una superación de los objetivos de calidad acústica en el descriptor Ln, iguales o superiores a 5 dBA e inferiores a 10 dBA en ambiente exterior. Zonas de contaminación acústica baja, que presenta una superación de los objetivos de calidad acústica en el descriptor Ln, menor de 5 dBA en el ambiente exterior La graduación de las medidas a aplicar está propuesta de forma proporcional a la catalogación de las zonas. Dado que, normativa la delimitación de las zonas se establece en función de la superación de los niveles sonoros, no del número de locales existentes no procede atender a lo alegado por los interesados. No obstante, en todas las zonas se establecen restricciones a la implantación de nuevas actividades, bien directamente o bien a través de un régimen de distancias a actividades pre existentes, (Art. 8.1, 11.1 y 14.1 de la Normativa del Plan Zonal) por lo que el objetivo pretendido de evitar la concentración de locales molestos en zonas donde ya existe saturación, se garantiza para las tres zonas.

EL DIRECTOR GENERAL DE CONTROL AMBIENTAL,
TRANSPORTES Y APARCAMIENTOS

Fdo.: Mariano González Sáez