



La Plataforma de Afectados por Madrid Central duplica sus adhesiones durante su primera semana de campaña

LA CAMPAÑA MADRID SOSTENIBLE RECLAMA QUE SE REACTIVE EL PROCESO DE DIÁLOGO PARA INCORPORAR LAS MEDIDAS NECESARIAS PARA MEJORAR MADRID CENTRAL

La campaña de movilización ciudadana pone en marcha la recogida de firmas en más de 2.000 puntos de información

Madrid, 10 de octubre de 2018. El anuncio y la tramitación de la Ordenanza de Movilidad y del Proyecto Madrid Central generaron grandes expectativas en la ciudadanía por lo que suponía **la puesta en marcha de un plan para luchar contra la contaminación atmosférica.**

Por desgracia, el **Proyecto Madrid Central**, cuya puesta en marcha está prevista para el próximo 23 de noviembre, no ha contado con las herramientas de participación eficaces que permitieran incorporar las aportaciones de los sectores afectados y sus necesidades básicas. Así mismo, Madrid Central impone una **visión restrictiva de la sostenibilidad ambiental ignorando los imprescindibles parámetros económicos y sociales** necesarios para avanzar hacia la **sostenibilidad integral** de nuestra sociedad.

Desde el inicio de su tramitación, en las diferentes reuniones mantenidas con el Ayuntamiento, los representantes sectoriales de la distribución, la logística y el transporte, la hostelería y el comercio, el turismo, la cultura y los espectáculos, y los propios residentes del Distrito Centro, han trasladado al consistorio de Madrid, **las necesidades básicas que debería cumplir este plan para garantizar la adecuada accesibilidad y el aprovisionamiento** que permitiera el adecuado funcionamiento para las miles de empresas y proveedores que operan en el distrito.

Después de un año de promesas del Ayuntamiento y de **repetirnos en todas las reuniones el mensaje de que “no teníamos que preocuparnos”**, cuando estamos a 44 días de la entrada en vigor de Madrid Central, las pymes, los autónomos, empresarios, trabajadores y residentes del Distrito Centro de Madrid **nos sentimos engañados por el Gobierno de Ahora Madrid.**

Teniendo en cuenta todo lo anterior, un conjunto de organizaciones, entidades y colectivos sociales, se han visto en la necesidad de **constituir LA PLATAFORMA DE AFECTADOS POR MADRID CENTRAL** con el objetivo de poner en marcha la campaña **MADRID SOSTENIBLE cuyo primer paso es la elaboración y difusión del MANIFIESTO POR LA SOSTENIBILIDAD INTEGRAL DE LA CIUDAD Y POR LA MEJORA DEL PROYECTO MADRID CENTRAL**. Desde el anuncio de la elaboración del Manifiesto, hace una semana, se ha duplicado el número de entidades y colectivos que se han sumado a la Plataforma hasta un total de 55, y en el que se han incorporado junto a pymes, autónomos, empresas y asociaciones, clínicas, colegios, teatros, galerías de arte, hospitales veterinarios y comunidades de vecinos que han querido sumarse haciendo valer sus especiales necesidades de movilidad y accesibilidad.

Hasta 10 entidades de ámbito nacional vienen respaldando las actuaciones de las organizaciones y sectores que forman parte de MADRID SOSTENIBLE, lo que debe permitir tomar conciencia de la repercusión que está alcanzando la actual movilización.

En el marco de la campaña que hoy se presenta, se ha anunciado la puesta en marcha de una **campaña de recogida de firmas para recabar el apoyo de la ciudadanía al Manifiesto, y que pretende estar presente en al menos 2.000 puntos de información diferentes,**

Como conclusión de lo anterior, mediante el Manifiesto que hoy damos a conocer, las entidades adheridas al mismo reclamamos al Ayuntamiento de Madrid que se replantee el calendario de entrada en vigor de de Madrid Central y que se **reactive el proceso de diálogo con el compromiso de incorporar las medidas necesarias para mejorar Madrid Central,**

Jesús Martínez - Oficina de Coordinación campaña **Manifiesto Madrid Central**
jmartinez@comunicacionestrategica.es - Tel. 667456989



PROPUESTAS DE MEJORA DE MADRID CENTRAL

1. Flexibilizar calendario de renovación de las flotas y entrada en vigor etiquetas ambientales para los vehículos

Los plazos establecidos para la renovación de las flotas y los vehículos puede enviar a la ruina a miles de trabajadores autónomos a los que la ordenanza apenas da 14 meses (enero 2020) para cambiar su furgoneta con la que se ganan la vida, sin establecer las necesarias ayudas económicas o incentivos fiscales para facilitar la inversión de las microempresas.

El 90% de las empresas distribuidoras deberían cambiar sus vehículos de distribución durante el periodo 2020-2025, y **la inversión total** de las empresas de distribución y logística afectadas por la Ordenanza de Movilidad **sería de 1.300 millones de euros.**

Paradójicamente, no existe la tecnología adecuada para los vehículos de transporte que se reclaman, el motor eléctrico no está adaptado a los camiones de carga para la distribución, y los vehículos a gas, no están catalogados con una etiqueta medioambiental "cero emisiones", asimismo, el Ayto. de Madrid, no ha generado la infraestructura necesaria de puntos de recarga ni de gasineras.

Este problema se agudiza para las empresas de mudanzas, dado que por la especialidad de su servicio sus camiones que realizan muy pocos kms. Ya que se encuentran gran parte de su jornada parados, por lo que su antigüedad media es superior.

2. Ampliación horarios carga y descarga de mercancías y personas y distribución de sus emplazamientos en toda el área de Madrid Central.

Las limitaciones de los horarios de acceso a las zonas de carga y descarga de Madrid Central, plantean enormes problemas de suministro, difíciles de cumplir, provocadas por el drástico recorte de los horarios de suministro que obliga a incrementar el número de vehículos que podrían concentrarse durante los horarios matinales en los que está permitido el

suministro, lo que supondría un notable incremento de tráfico y de contaminación atmosférica.

Respecto al emplazamiento de las zonas de carga y descarga debería garantizarse la capilaridad para poder alcanzar las 472 hectáreas que ocupa Madrid Central, una superficie superior a la de 23 capitales de provincia españolas.

3. Incrementar oferta transporte público y ampliar horarios

Uno de los defectos fundamentales de Madrid Central tiene que ver con la ausencia de un **Plan de Promoción del Transporte Público** y de incremento de su oferta y que debería haber servido para garantizar la accesibilidad al Distrito Centro y sumar apoyos a su puesta en marcha. Por desgracia, nada sabemos del refuerzo del transporte público, de los autobuses de la EMT que dependen del Ayuntamiento que resulta imprescindible para garantizar la accesibilidad de los ciudadanos y los trabajadores en el centro neurálgico de Madrid Central y que en el caso del horario nocturno (de 01.00 a 06.00 de la mañana) resultan vitales para garantizar la movilidad de los ciudadanos.

Desde 2013, no se ha actualizado la información y servicio de los "búhos" nocturnos, año en el que se suspendió el servicio de Metro – Búho que ahora habría que recuperar.

4. Habilitación permisos especiales para pymes para facilitar acceso vehículos a la zona de Madrid Central

En relación a este punto, resulta imprescindible recuperar los permisos especiales para garantizar los accesos a Madrid Central de las pymes del comercio y la hostelería que han visto como se han suprimido los permisos de los que disfrutaban en las APR y que resultan vitales para garantizar la solución de las incidencias y situaciones especiales al que deben hacer frente el día a día de las pymes, el comercio, el ocio, la distribución.

En este contexto, debería resolverse la necesidad del alojamiento y restauración de atender las reservas anticipadas de sus clientes.

5. Incremento plazas aparcamiento y paneles informativos sobre disponibilidad de las plazas en el área de Madrid Central

El Ayuntamiento de Madrid no está renovando las concesiones de los aparcamientos públicos actualmente existentes en el distrito centro, y está planteando un nuevo uso residencial de los mismos. Ello supone una limitación sin precedentes a la capacidad de aparcamiento público del área centro y

supone recortar de manera drástica la accesibilidad de los ciudadanos madrileños y visitantes en vehículo privado al Distrito Centro, lo que hace cada vez más disuasorio el acceso al Distrito Centro.

Madrid Central debería incorporar el diseño de un Plan Integral sobre Parkings y Aparcamientos de los vehículos de la población no residente que incluya parkings en municipios de origen, parkings disuasorios en el perímetro de Madrid Central, y paneles informativos sobre la disponibilidad de las plazas de aparcamiento en el interior de la zona afectada por las restricciones de tráfico.

6. Definición de los criterios de acceso de transporte colectivo y definición de soluciones para las necesidades de accesibilidad especial

Colegios, hospitales, galerías de arte, centros deportivos, necesitan contar con un plan de accesibilidad especial sobre el que Madrid Central apenas aporta soluciones, Asimismo, la zona de Madrid que concentra el 65% de la actividad turística, necesita garantizar el traslado de los turistas, visitas panorámicas, etc.

7. Mejoras en la comunicación de Madrid Central

En líneas generales, la campaña de información de Madrid Central está siendo un concierto de despropósitos para ciudadanos y profesionales, la información brilla por su ausencia y el elenco de requisitos, condiciones, excepciones y especialidades es innumerable, lo que va a producir, como ya se viene atisbando, una disuasión a los propios ciudadanos madrileños de acceder y disfrutar de una de la zonas más emblemáticas de la ciudad.

Más allá de los carteles informativos sobre la inminente entrada en vigor de Madrid Central, resulta necesario activar un Plan de Comunicación a través del 010, la web de la EMT (que no ha sido revisada desde 2013, la instalación de paneles informativos sobre la localización y niveles de ocupación de los parkings, más allá de las RRSS y *mupis* del mobiliario urbano.