



URBANISMO, VIVIENDA Y MOVILIDAD

ENERO DE 2022



UNA COMUNIDAD INCLUSIVA Y COHESIONADA

URBANISMO

Como socialistas defendemos un modelo territorial al servicio de la sociedad y sus necesidades. Madrid ha soportado demasiados años de unas políticas urbanas y territoriales agresivas y cuyo único motor era -y es- un desarrollo desmedido, regido únicamente por las leyes del mercado y sus intereses: un urbanismo depredador que ha provocado un crecimiento anárquico e incontrolado de nuestra región que los ciudadanos sufren en su día a día, en especial aquellos que ha tenido que trasladarse a las áreas más exteriores, impulsados por la carestía de la vivienda. Frente a ello, desde el PSOE de Madrid apostamos por una región dinámica y cohesionada, en el que todas y todos los madrileños puedan disfrutar de su comunidad en pie de igualdad.

El suelo ha de ser la base de una actividad económica verdaderamente productiva y no especulativa, que acabe, por ejemplo, con la parálisis que existe en los desarrollos industriales de Madrid, porque necesitamos generar nuevas actividades en sectores dinámicos, innovadores, sostenibles y competitivos. Tenemos que crear nuevos espacios verdes y preservar mejor los que tenemos, peatonalizar más zonas y, sobre todo, eliminar la infravivienda y el chabolismo, porque es vergonzoso e indecente tener situaciones como la Cañada Real. Las/los socialistas abogamos por planes estratégicos integrales en los barrios para facilitar la rehabilitación, esponjar las áreas colmatadas y ganar espacio público. Planes estratégicos que contemplen paliar el déficit de equipamientos en los distritos y que deben asegurar la correcta interconexión entre barrios limítrofes de poblaciones vecinas, los cuales se han convertido en innumerables ocasiones en focos de inseguridad, infravivienda y áreas incomunicadas y sin dotaciones.

El modelo urbanístico ha condensado la actividad económica en el norte y oeste y la vivienda en el sur y el este. Debemos romper esta brecha territorial: la cohesión urbana y creación de nuevas centralidades sean nuestra bandera y nuestra herramienta para conseguir romper la diagonal de la desigualdad que atraviesa Madrid. Los socialistas madrileños promoveremos la reorientación de la actividad económica para su distribución uniforme por el todo territorio, rompiendo el precitado desajuste territorial. Para ello planteamos la necesidad de elaborar un Plan Regional de Estrategia Territorial y de Movilidad, sobre el cual se puedan planificar las infraestructuras y los desarrollos de nuestra región a medio plazo. Un modelo urbanístico, propuesto por el Partido Socialista de Madrid, que ha de ser planificado desde una visión supramunicipal, esto es, autonómica. Se ha de romper la excesiva sectorización actual, con áreas residenciales e industriales/terciario disgregadas. El ejemplo de AZCA pone de manifiesto que este modelo de segregación sólo genera barrios vacíos, inseguros y tensiones de movilidad.



Junto a este Plan es preciso articular una serie de mecanismos de coordinación para la ejecución de políticas mediante los cuales los entes locales cuenten con herramientas de participación e iniciativa colectiva. Por ello creemos necesario crear una Agencia Regional de Planificación y Gestión del Territorio, a través de la cual se canalicen los fondos PIR y cualesquiera otras iniciativas que puedan desarrollarse en esta materia, como pueda ser el desarrollo de suelos industriales, la potenciación de sectores que tengan un importante peso en la economía local de los municipios o la regulación de nuevos modelos de explotación del territorio como los huertos solares, definiendo la capacidad máxima de los suelos y su relación con el entorno.

LEY DEL SUELO

El pasado 8 de octubre la Comunidad de Madrid aprobó la Ley 1/2020, para el impulso y la reactivación de la actividad urbanística, que modifica la vigente Ley 9/2001, del suelo de la Comunidad de Madrid, con el fin de introducir la Declaración Responsable en nuestra legislación autonómica en materia de suelo. Esta modificación legal afecta a los Ayuntamientos porque va a impedir que controlen sus licencias y va a suponer una vuelta a las políticas del ladrillo y al pelotazo urbanístico, ya que va a dar facilidades a las promotoras para construir al margen del control urbanístico y medioambiental. También va a suponer unas menores garantías de consumo porque se podrán habitar viviendas y edificios sin que se realice una comprobación sobre cumplimiento de la normativa vigente. Finalmente, también va a suponer unas menores garantías para el ámbito profesional de la construcción porque no se va a comprobar, previamente, que en una obra se hayan adoptado las medidas de seguridad y salud en el trabajo, realizando demoliciones, obras con importantes riesgos de salud laboral y se van a poder hacer sin contar con un control previo. En síntesis, va a generar unas menores garantías para la sociedad, la convivencia, la salud y el descanso ya que se podrán implantar usos ilegales, molestos y ruidosos en parcelas y locales sin que haya una comprobación previa de la legalidad, consiguiendo que proliferen negocios e instalaciones que no cumplan la normativa perturbando de esa forma al vecindario y sobre todo al medio ambiente.

Esta nueva modificación de la vigente Ley 9/2001 de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid ha cambiado sustancialmente el sistema de control municipal de las actuaciones urbanísticas, al generalizar el control mediante declaración responsable y reducir sustancialmente los actos sujetos a licencia municipal. La sustitución de la licencia, que es un acto administrativo y reglado, por declaración responsable, que es un acto particular, significa en muchas ocasiones más gasto e inseguridad jurídica. Además, no se ataja el verdadero problema que son los escasos medios de inspección de la administración regional y de los ayuntamientos -que se van a ver desbordados con el aumento de usos ilegales y este problema será aún mayor para los Ayuntamientos pequeños y menos recursos- y supone una amenaza para el patrimonio histórico, porque se podrán demoler edificios con valor patrimonial sin control previo, incluso se podrá hacer en municipios sin catálogo de bienes protegidos. Los socialistas de Madrid, dada la Preeminencia de la Legislación Estatal de Protección del Patrimonio -Ley 16/85 y Sentencia del Constitucional de 1989 sobre la Legislación del Suelo y las Normas Regionales, en materia de protección del Patrimonio (Declarado explícitamente o No) y de Expolio- protegeremos en todo momento el Patrimonio Histórico Cultural de



nuestra región y promoveremos la elaboración de una Catalogación Completa y prolija de todos los Conjuntos y Sitios, Tejidos Urbanos Patrimoniales, y los elementos Arquitectónicos, Constructivos y Espaciales de Valor Cultural e Histórico que no pueden estar al albur desregulatorio de la Ley Territorial del Suelo en cuestión citada.

Es necesario cambiar el paradigma territorial actual aprobando una nueva Ley del Suelo y Urbanismo, derogando la vigente Ley 9/2001, de 17 de julio, del suelo de la Comunidad de Madrid, con el mayor consenso posible, donde se incorporen aspectos de ordenación territorial, planificación y ordenación estratégica sin perder de vista la sostenibilidad, garantizando las cesiones de suelo para equipamientos y servicios públicos en todos los desarrollos urbanísticos, iniciando un programa especial para iniciar los procesos de legalización de la gran cantidad de urbanizaciones ilegales que existen en la Comunidad de Madrid fruto de la desidia y la dejadez interesada del Partido Popular.

El urbanismo debe convertirse en Madrid en instrumento de garantía de derechos para la ciudadanía y tanto la participación ciudadana como la transparencia deben convertirse en principios de actuación. El urbanismo debe ser motor de igualdad por lo que la regeneración urbana debe sustituir al urbanismo expansivo, dando prioridad a la ciudad existente donde ya existen nodos de infraestructuras y de convivencia consolidados. Un ambicioso y decidido proyecto debe comenzar a desarrollarse en la región, fomentando una edificación respetuosa con el medio ambiente donde la rehabilitación, regeneración y renovación urbanas sean prioritarias, con un consumo energético cero; nuestro objetivo sigue siendo el reequilibrio social y en ese empeño, el urbanismo juega un papel más que importante.

Reafirmamos nuestro compromiso con los Objetivos de la Agenda 2030 y los de la Agenda Urbana Española, especialmente aquellos vinculados con el fin de la pobreza, la reducción de las desigualdades y la intensificación de los procesos de rehabilitación y regeneración urbana que mejoren la calidad de las viviendas existentes.

VIVIENDA

El Artículo 47 de la Constitución dice: “Todos los españoles tienen derecho a disfrutar de una vivienda digna y adecuada. Los poderes públicos promoverán las condiciones necesarias y establecerán las normas pertinentes para hacer efectivo este derecho, regulando la utilización del suelo de acuerdo con el interés general para impedir la especulación”. Por ello, el PSOE-M aplicará y utilizará la Ley por el Derecho a la Vivienda, promovida por el Gobierno de España, en cuanto esta goce de vigencia, tanto en la Comunidad de Madrid como en los municipios donde gobierne.

Desde el PSOE de Madrid planteamos una política de vivienda que sea equitativa y distributiva en toda la región, permitiendo desarrollar el modelo de la “ciudad en 15 minutos” y promoviendo, además, nuevas formas habitacionales.



En síntesis, poner la vivienda al servicio de todos y de todas, impulsando políticas que limiten los precios del alquiler, amplíen la oferta a la vivienda y faciliten el acceso a los y las jóvenes, incluyendo incentivos fiscales y la gestión gratuita con garantía pública a través de la agencia de vivienda social (AVS) para sacar al mercado o colocar en alquiler social las viviendas vacías de la Comunidad de Madrid.

En síntesis, poner la vivienda al servicio de todos y de todas, impulsando políticas que limiten los precios del alquiler, amplíen la oferta a la vivienda y faciliten el acceso a los y las jóvenes, incluyendo incentivos fiscales y la gestión gratuita con garantía pública a través de la agencia de vivienda social (AVS) para sacar al mercado o colocar en alquiler social las viviendas vacías de la Comunidad de Madrid. En esta línea de impulso de la Agencia de la Vivienda Social promoveremos su función como oficina de gestión inmobiliaria para la compraventa y alquiler de vivienda entre privados.

La redefinición de la AVS permitirá centralizar los activos de suelo y vivienda pública del conjunto de entidades públicas de la CAM, gestionando de manera centralizada la base de demandantes de vivienda de la Comunidad y coordinando los activos del conjunto de los Ayuntamientos de la región. Este instrumento permitirá eliminar las rigideces asociadas al empadronamiento para la solicitud de vivienda y gestionar de manera racional los excedentes y la carestía de vivienda y suelo. La Agencia trabajará de manera coordinada con entidades sin ánimo de lucro como CONCOVI y AVALMADRID, entre otras, para dinamizar la puesta en marcha de los Planes regionales de vivienda pública de la Comunidad de Madrid.

Desde la óptica de la “ciudad en 15 minutos”, el socialismo madrileño se compromete con el impulso y desarrollo de la operación Abroñigal/Manzanares Sur, mediante la cual articularemos el mediodía de nuestra capital generando una nueva área de oportunidad que permita re-equilibrar Madrid, a la vez que se devuelven a la ciudad espacios ocupados a día de hoy por instalaciones ferroviarias e industriales que dividen barrios, constriñen el desarrollo urbano e impiden a buena parte de la ciudadanía madrileña asomarse al Manzanares. Además, nos comprometemos con la eliminación del viaducto del Puente de Vallecas, remodelando la zona y realizando un proyecto junto con los actores sociales y especialmente con las asociaciones de vecinos.

Asimismo, apostamos por eliminar las brechas y heridas urbanas. Los PAU´s de Madrid como Monte Carmelo, Las Tablas, Sanchinarro y Ensanche de Vallecas están seccionados por grandes infraestructuras, son difícilmente accesibles peatonalmente desde su entorno y no están -o lo están de manera muy precaria- interconectados entre ellos y con el resto de la urbe. Desde el PSOE de Madrid nos comprometemos a mejorar la permeabilidad urbana en estos desarrollos, integrándolos en la ciudad de forma plena y no únicamente en el caso de que sus habitantes usen el vehículo privado.

Por otro lado, y en el ámbito del área metropolitana, uno de los grandes retos a resolver son las estrategias de borde urbano: el Gran Madrid ha de formar un continuo cohesionado si queremos garantizar unas políticas urbanas y de movilidad sostenibles en el tiempo. Para ello, la creación del Área Metropolitana de Madrid potenciará la unión de la ciudad de Madrid con los municipios de su área metropolitana, un sistema que ya tienen otras conurbaciones como Barcelona.



Es preciso, en consecuencia, aprovechar todas las áreas de oportunidad remanentes en estas zonas con objeto de conseguir crear centros y polos de desarrollo que eviten que, diariamente, cientos de miles de personas atraviesen la región hacia las zonas del norte y el oeste, donde se encuentran los trabajos y el desarrollo económico.

No podemos dejar de abordar las políticas de regeneración urbana, las cuales han de ser complementarias a las de rehabilitación. Muchas de nuestras ciudades -y en especial los barrios de la zona sur y este de Madrid- presentan áreas en las cuales la remodelación es la estrategia idónea para conseguir mejorar los estándares del parque de vivienda, experiencia que ya desarrollamos los socialistas durante los años ochenta con el Plan de Barrios en Remodelación, que tantos éxitos y premios internacionales cosechó. Para ello, impulsaremos la Agencia de la Vivienda Social como instrumento de coordinación y promoción de política de vivienda pública para que, de la mano de los entes locales y sus respectivas empresas municipales de la vivienda, aborde el reto de regenerar un parque de vivienda procedente del periodo entre 1950 y 1980 que se encuentra avejentado, apostando por los más altos estándares constructivos y siempre desde la perspectiva medioambiental y sostenible, tanto en los procesos constructivos (huella de carbono, procesos industrializados, materiales de proximidad) como en la vida útil de los edificios (sistemas pasivos, orientación, inercia, sistemas de producción energética y consumos, así como mantenimiento y transformabilidad). Por otro lado, allí donde la rehabilitación sea la estrategia prioritaria, la impulsaremos mediante un plan fundamentado en tres pilares:

- Mejora de eficiencia energética; con soluciones SATE para fachadas, sustitución de ventanas, cambio de caldera.... que permitan reducir el gasto energético.
- Mejora de accesibilidad; remoción de barreras arquitectónicas y disposición de plataformas elevadoras/ascensores.
- Dotación de instalaciones e infraestructuras que eliminen las infraviviendas actuales.

El escaso número de viviendas sociales que tiene la Comunidad de Madrid supone una debilidad para los gobiernos locales, que son quienes tienen que hacer frente a las situaciones de emergencia habitacional. Por ello, es necesario incrementar el Parque Público de Vivienda y blindar su carácter público, prohibiendo la especulación con su venta, a la vez que se acomete la rehabilitación y reforma de este, garantizando la accesibilidad universal de las viviendas con independencia de las situaciones de diversidad funcional que puedan tener sus habitantes.

Es necesario un Plan de Vivienda para el alquiler social, enfocado principalmente a cinco sectores: familias en exclusión social, víctimas de violencia de género, mayores, personas con discapacidad y jóvenes para su emancipación y acceso a su primera vivienda. Nos comprometemos a mejorar el acceso a alquileres sociales regulados para colectivos vulnerables, impulsaremos la mediación para encontrar soluciones ágiles y rápidas en casos de usurpación de viviendas y combatiremos a las mafias que fomentan la ocupación de viviendas para cualquier actividad ilícita como el tráfico de drogas o la trata de blanca.



Dentro de esta estrategia, resulta ineludible la elaboración de una Ley de Vivienda en la Comunidad de Madrid, que sea desarrollada y complementada por las entidades locales y que regule la garantía de su acceso por parte de los madrileños y madrileñas en condiciones de dignidad y suficiencia económica; además la Ley debe establecer medidas para paliar y evitar la pobreza energética e hídrica. Para ello promoveremos y potenciaremos los Patrimonios Públicos de Suelo, con el objetivo de garantizar un Parque de Viviendas en Alquiler a la altura de otras regiones europeas equiparables a la nuestra, y donde la protección pública de la vivienda sea la protagonista.

Madrid necesita un conjunto de políticas audaces e innovadoras capaces de dar la vuelta a un sistema paralizado y lleno de vicios, con el objetivo de garantizar el acceso universal a la vivienda de calidad, en un contexto transversal de nuevo modelo sostenible de relación con el medio, generando un alto impacto de transformación en el mercado inmobiliario.

Además de potenciar y mejorar las viviendas públicas en alquiler, tenemos que favorecer la adquisición de la primera vivienda de cualquier persona, aplicando exenciones o reducciones importantes en los impuestos, en especial, en el Impuesto de Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados. Estas bonificaciones, que solo se aplicarían a la primera adquisición de una vivienda para residencia habitual, hasta cierto valor, para favorecer el acceso y evitar la especulación de este bien básico e imprescindible.

Apostaremos por herramientas como AvalMadrid, para que avale ante entidades financieras el % que no se suele financiar en las operaciones de compraventa, promoveremos la modalidad de vivienda social sobre suelos públicos no residenciales sin aprovechamiento actual o con exceso de edificabilidad tras construirse los usos previstos y revisaremos la normativa de vivienda con protección pública para favorecer nuevas figuras y modelos adaptados a las necesidades actuales y futuras. Además, estudiaremos y promoveremos nuevos modelos de vivienda -en venta en propiedad con precios protegidos- para que el acceso de los y las jóvenes madrileños a su primera vivienda en propiedad pueda ser una realidad.

Asimismo, pediremos por ley la inclusión todos aquellos pisos de titularidad bancaria desocupados por un periodo superior a seis meses en la bolsa de viviendas con posibilidad de alquiler, garantizando que la vivienda pueda ser más asequible. Esto regulará el precio del alquiler de la vivienda en el mercado libre permitiendo que quien tiene una mejor capacidad económica pueda ahorrar para acceder en un futuro a una vivienda de su propiedad, si así lo desea, y en cualquier caso no destinar un % tan alto de sus ingresos en el capítulo de vivienda.

Además, permitirá que estas viviendas, bajo los criterios que se establezcan, vuelvan a quedarse libres: se destinen de nuevo al fin para el que se promovieron. El precio de alquiler de estas viviendas tiene que ser lo suficientemente atractivo como para permitir el ahorro. Esos precios deben regularse en función de las rentas de la unidad familiar, fijándose un máximo del 30% de los ingresos familiares para cubrir el coste del alquiler de las mismas.



Las administraciones deben hacer un esfuerzo para multiplicar el número de viviendas disponibles en alquiler: los Ayuntamientos deben dotar de más suelo público a tal fin, en tanto que la Comunidad debe desarrollar los instrumentos financieros que permiten construir un gran parque de vivienda pública en una sola legislatura a través de instrumentos financieros como puede ser un leaseback o la generación de fondos de inversión cuyo promotor sea la propia Comunidad o la entidad local. A través de la nueva Agencia pública de vivienda y suelo de la CAM se colaborará con entidades públicas y privadas, para dinamizar la puesta en marcha de los Planes regionales de vivienda de la Comunidad de Madrid.

Revisaremos la normativa de vivienda con protección pública para favorecer nuevas figuras y modelos adaptados a las necesidades actuales y futuras revisando, entre otros, los parámetros de vivienda mínima, así como las condiciones de adaptabilidad de las viviendas a los cambios en residentes y necesidades. Impulsaremos que nuevas promociones lanzadas por la AVS se construyan siempre con perspectiva medioambiental y sostenible, tanto en los procesos constructivos (huella de carbono, procesos industrializados, materiales de proximidad) como en la vida útil de los edificios (sistemas pasivos - orientación, inercia, sistemas de producción energética y consumos, así como mantenimiento y transformabilidad). En ese sentido se impulsará que las nuevas construcciones cuenten con espacios de uso compartido como cuartos de lavandería, que permiten un uso comunal de equipos lo que implica la ganancia de espacio y menor consumo de recursos, así como la facilidad para que los equipos sean de la mayor eficiencia.

Abordaremos decididamente el problema de la infravivienda en la Comunidad de Madrid: el hecho de ser un mercado "tensionado" y dada la dificultad para acceder a una vivienda, tanto en alquiler como en propiedad, a un precio asequible, lleva a mucha gente a tener que aceptar vivir en espacios que dudosamente cumplen con las condiciones mínimas de habitabilidad e higiene. Desde que la cédula de habitabilidad fue abolida en Madrid, no existe un control riguroso y efectivo sobre qué espacios pueden ser considerados vivienda y cuáles no. Debe ser una prioridad para la Comunidad de Madrid, y las entidades locales reforzar los servicios de inspección urbanísticos municipales y autonómicos.

MOVILIDAD Y TRANSPORTE

La ruptura de las desigualdades ha de ser una de las estrategias centrales a lo largo de los próximos años y para ello el impulso y la mejora de las redes de transporte público se antoja esencial. Desde este prisma como socialistas nos comprometemos con el diseño y desarrollo de una Ley de Movilidad Sostenible de la Comunidad de Madrid, que eleve a derecho básico las necesidades de movilidad de los ciudadanos. La citada Ley estará basada en el fomento y desarrollo del transporte público colectivo como eje vertebrador de la movilidad sostenible en nuestra región e impulsará la reforma del Consorcio Regional de Transportes, transformándolo en una entidad pública que sea una verdadera entidad de gestión metropolitana del sistema global de movilidad, del transporte público y privado y con competencias en materia de planificación de infraestructuras, de servicios y de regulación del transporte terrestre, independiente de la Consejería y de sus directrices políticas y que cuente con la participación de los ayuntamientos competentes en la prestación del servicio de transporte urbano.



Es necesario, además, abordar uno de los grandes problemas que hacen a la red de transporte público madrileña ineficiente: el marco tarifario. Desde el PSOE-M apostamos por un sistema de tarificación justo y proporcional, con el que conseguir atraer a quienes utilizan su vehículo propio a la red de transporte público existente, mejorando sus ratios de ocupación y contribuyendo a la sostenibilidad del sistema global de transportes, generando a la vez un remanente que permita acometer nuevas ampliaciones y actuaciones, como la inclusión en el marco tarifario de las redes públicas de bicicletas. Consideramos conveniente replantear los sistemas de descuentos y bonificaciones en el Abono Transportes, vinculando estos a criterios como la renta además de la edad o la vecindad civil, garantizando la igualdad de oportunidades y la no discriminación en el acceso al servicio. Es imprescindible el desarrollo del abono de transporte social, que ofrezca cobertura a las personas paradas de larga duración, personas en riesgo de exclusión y personas que se han visto afectadas por los efectos económicos de la pandemia.

A este respecto, entendemos que el futuro de la estructura tarifaria del transporte en Madrid tiene que evolucionar desde el pago por cada medio de transporte que se necesite utilizar para un desplazamiento, al pago por el trayecto que se realice, independientemente de si se necesitan usar uno o varios operadores distintos. Dentro del desarrollo del nuevo marco tarifario, es necesario homogeneizar las zonas tarifarias que finalmente lo conformen, con el fin de cada municipio de nuestra Comunidad tenga una única zona tarifaria dentro de su ámbito territorial de competencia, y así eliminar las desigualdades en el coste de los servicios públicos de transporte que actualmente sufren los ciudadanos en algunos municipios de nuestra Comunidad.

Todo ello con una atrevida apuesta de futuro por la implantación final de un modelo de transporte público gratuito y de calidad para la Comunidad de Madrid que, en línea con los planes de la Unión Europea en materia de movilidad sostenible, no solo contribuya a la eficiencia del transporte reduciendo drásticamente el problema del tráfico en las ciudades y con ello, las emisiones de carbono y la contaminación atmosférica de nuestra región, haciéndola no solo más verde y saludable, sino que también favorecerá la economía de las familias madrileñas y fomentará el crecimiento económico de la Región con una importante reactivación del comercio, del turismo y del empleo.

Las y los socialistas debemos potenciar la movilidad como el elemento facilitador de la equidad social, en contraposición a la percepción tradicional del transporte, con el objetivo de que nuestra región se encuentre al nivel de las grandes regiones europeas también en materia de movilidad. Es imprescindible rediseñar todo el mapa de movilidad de la región e implementar los medios de transporte más eficaces en cada caso, promoviendo la intermodalidad, para lo cual debería constituirse una Mesa por la Movilidad Segura, Sostenible y Conectada (MMSSC) en la que participen todos los actores involucrados en las políticas de movilidad y que actúe como órgano asesor y deliberativo de la nueva Agencia de Movilidad Sostenible. Además, facilitaremos que la ciudadanía pueda aportar sus ideas y propuestas para conseguir mejoras en la calidad de la oferta del transporte público y para la identificación de fallos y problemas en su servicio. Para ello, crearemos una Oficina de Colaboración Ciudadana para la Mejora del Transporte Público (Oficina del Viajero) que tenga cobertura para la ciudad de Madrid y para el conjunto del Área Metropolitana y de la Región.



Promoveremos que los grandes centros de trabajo cuenten con líneas de autobús propias desde los intercambiadores, en particular para aquellos especialmente periféricos, contribuyendo así a la lucha contra el cambio climático a la vez que se proporciona una alternativa que puede ser beneficiosa económicamente para algunos trabajadores cautivos del vehículo privado. Deberá hacerse además desde el interior de los intercambiadores, para facilitar la intermodalidad y proteger a los trabajadores de las inclemencias climáticas como el frío. Procuraremos la mejora de la conexión de última milla, asegurando la correcta capilaridad de la red de transportes de la CAM a los pequeños municipios, barrios periféricos y áreas menos pobladas: la nueva planificación de movilidad de la CAM ha de estar guiada por la creación de una red de transportes en malla e intermodal, que rompa el actual sistema centralizado con base en Madrid ciudad, el cual ha colapsado y se ha mostrado ineficiente.

La dotación de infraestructuras condiciona la movilidad, pero las infraestructuras deben ser entendidas como el medio para conseguir el fin: la nueva movilidad, por lo que su planificación debe realizarse en línea con las tecnologías más eficientes y los modos más sostenibles. Las ampliaciones de las redes de Metro y Cercanías son prioritarias, tanto como la mejora constante del actual servicio, que debe adaptarse a la nueva movilidad. Desde el PSOE de Madrid nos comprometemos con el impulso y mejora de la red de cercanías y en particular con el cumplimiento de los compromisos del Gobierno de España recogidos en el Plan de Cercanías, para lo que desde la Comunidad de Madrid estableceremos iniciativas tendentes a ampliar la red a aquellos municipios en los que la valoración técnica así lo aconseje y siguiendo está línea de mejora de los servicios públicos de transporte, aumentaremos y mejoraremos los medios necesarios en las redes de transporte de la región con el fin de reducir sensiblemente los tiempos de espera de los usuarios. Hemos de abordar, además, la mejora de los servicios en horario nocturno y singularmente en las noches de fin de semana, permitiendo una alternativa de movilidad frente al automóvil, facilitando a los trabajadores la movilidad a y desde su puesto de trabajo con independencia de su ubicación geográfica, minorando las desventajas que sufren los madrileños residentes en las áreas más periféricas de nuestra región.

Frente a un modelo que ha primado llegar a muchos lugares con sistemas poco eficientes por su lentitud y sus conexiones poco eficaces (metros ligeros), es necesario establecer nodos que conecten de forma rápida con el centro y con los principales nudos de comunicación. Estudiaremos nuevas infraestructuras y modos de prestación del servicio -por ejemplo, autobuses lanzadera- que conecten intercambiadores de forma rápida con sus respectivas áreas de influencia para que el transporte público de la región pueda competir en tiempos con el vehículo privado. Se ha de apostar por la mejora de las conexiones transversales en transporte público entre las diferentes áreas de nuestra geografía y por la mejora de los servicios de conexión, replanteando la red de autobuses interurbanos y coordinando estos con la red de Cercanías.

Otras regiones de España y Europa tienen modelos de movilidad mucho más avanzados que la Comunidad de Madrid: nuestra región se ha quedado atrás en la modernización de su sistema de transporte, por lo que debemos dar un enfoque más global y sin duda poner al ciudadano en el centro del ecosistema.



Para que nuestra región aspire a ser moderna y puntera en materia de movilidad, es necesario un plan de digitalización del servicio de transporte en su más amplio sentido: la gestión de Fondos Europeos para la recuperación económica es una oportunidad para la creación de una nueva movilidad sostenible y transformadora, con un transporte des-carbonizado y más seguro, siendo más eficientes con los recursos gracias a la digitalización, la inter-modalidad y manteniendo el transporte público como eje vertebrador. En síntesis, una nueva movilidad que reducirá el tiempo de tránsito mejorará la conectividad y mejorará la integración social.

Junto a ello es preciso, además, plantear una política integral de promoción del vehículo eléctrico con la que incentivar la sustitución del parque actual y abordar la creación de una completa red de puntos de recarga en aparcamientos disuasorios, incentivando la intermodalidad y el uso del transporte público. Estas son condiciones necesarias para llevar a cabo la transición ecológica con garantías y sin multiplicar la ocupación del espacio urbano por parte del vehículo privado. En relación con los puntos de recarga, es preciso poner el énfasis también en los centros de trabajo y su entorno, ya que en muchos casos es donde se encuentran los vehículos en el momento pico de la producción de las energías renovables, especialmente la solar, medida que en todo caso se comprometen a acelerar los ayuntamientos en los que gobernamos en coordinación con las empresas. En este contexto de transformación del parque de vehículos de combustión en eléctricos, es urgente elaborar un plan para ayudar a los talleres tradicionales de coches en su transformación: las necesidades de los vehículos eléctricos en cuanto a revisiones y servicios van a hacer desaparecer un gran número de los talleres de vehículos actuales y es necesario adelantarse a este problema y empezar a buscar la reconversión de los profesionales que en un futuro próximo (10 años) van a verse sin trabajo.

El papel de las empresas en la nueva movilidad sostenible es capital, ya que su actividad genera una gran cantidad de viajes diarios, tanto en lo relativo a la movilidad obligada como en los desplazamientos por ocio. En el marco de la nueva Ley de Movilidad Sostenible todas las empresas de más de 10 trabajadores deberán elaborar planes de movilidad sostenible, abordando todos los aspectos y externalidades que generan para la sociedad y obligándose a mitigarlos con elementos como el teletrabajo, allí donde sea posible. Estudiaremos fórmulas innovadoras para bonificar y apoyar a las empresas, centros de trabajo y polígonos industriales que apuesten por la movilidad sostenible diaria de sus plantillas. Estas estrategias para trabajadores también se impulsarán desde la Administración Autonómica para sus diferentes áreas y para los Ayuntamientos. En todo caso, los Ayuntamientos donde gobernamos se comprometen a impulsar planes de movilidad sostenible para a sus trabajadores, incentivando modos sostenibles para desplazarse a sus dependencias. Así mismo, al objeto de incentivar y fomentar el uso de los transportes públicos en el ámbito de la Comunidad de Madrid, todas las empresas de nuestra región que obtengan el abono transporte anual para sus trabajadores tendrán un 12% de descuento en las tarifas vigentes, adicional al descuento ya incluido en el Abono Anual.

Desde el PSOE de Madrid entendemos la nueva visión de la movilidad en los entornos urbanos como una reconquista del espacio público compartido en las ciudades, superando el modelo en el que el automóvil es el rey de la ciudad, circulando o estacionado.



En ese sentido nos comprometemos a avanzar en el rediseño de ciudades con mucho más espacio para los peatones, eliminando viales para el vehículo privado, haciendo también más carriles bici y nuevos espacios verdes, a la vez que se mejoran los servicios públicos de transporte. Debemos tener especial ambición en lo relativo al desarrollo de modelos urbanos que no generen dependencia del vehículo privado, fomentando el vehículo compartido como alternativa a este, y que definan nuestras ciudades a escala humana, creando nuevas centralidades en las que el transporte público sea el elemento vertebrador. En términos de movilidad, las ciudades deben estar pensadas por y para las personas: peatones, mayores, niños y niñas, personas con discapacidad, ciclistas, etcétera.

La recuperación de los espacios públicos, acompañada de medidas como el calmado de tráfico, generan un aumento de la actividad comercial y del bienestar entendido en su forma más amplia, con el objetivo último de la proximidad, la “ciudad de los 15 minutos”. Promoveremos en los municipios en los que gobernamos la creación de Zonas de Bajas Emisiones, ya que si queremos que nuestros pueblos y ciudades se europeíen y luchen de forma efectiva y eficaz contra el cambio climático tenemos que empezar a trabajar desde nuestros municipios, siendo ejemplo para seguir en el cumplimiento de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética. Es necesario promover y dar cobertura a los planes de movilidad de los municipios de más de 50.000 habitantes, abordando en ellos y a través de mecanismos como el Plan de Inversiones Regional (PIR), la humanización de las secciones viarias y la creación de plataformas y carriles reservados para transporte público y para modos autónomos de movilidad -como la bicicleta- previo análisis de las necesidades de cada municipio de la mano de nuestros alcaldes y alcaldesas.

Impulsaremos iniciativas para convertir a nuestra región en un gran nodo logístico de distribución de Mercancías, basándonos en nuestras condiciones geoestratégicas, nuestras infraestructuras de transporte y las conexiones con los puertos de la península ibérica. Además, fomentaremos la conversión de los modelos de distribución logística actuales e impulsaremos modelos de transporte logístico de bajas emisiones y regulando que todas las actividades económicas de distribución se encuentren en zonas industriales, promoviendo la utilización de los aparcamientos de rotación para cubrir las necesidades micro logísticas que puedan surgir en los centros de las grandes ciudades.