

La gestión del Ayuntamiento de Madrid

Borja Carabante

Concejal de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid



La emergencia sanitaria originada por el COVID 19 y el estado de alarma, decretado el 14 de marzo como consecuencia de la misma, han supuesto un reto de extraordinarias dimensiones para nuestro país y, muy especialmente, para nuestra ciudad. Madrid ha sido una de las urbes más afectadas por la pandemia y donde la actuación de los servicios públicos esenciales ha tenido que demostrar su extraordinaria capacidad de adaptación y su resiliencia.

Desde el inicio de la crisis, desde el Área de Medio Ambiente y Movilidad centramos nuestra actuación en cinco grandes objetivos:

1. Asegurar la prestación de los servicios públicos esenciales
2. Garantizar la seguridad de los ciudadanos y, especialmente, de los trabajadores esenciales
3. Limitar las necesidades de movilidad
4. Atender las necesidades de los servicios sanitarios
5. Garantizar el abastecimiento de la ciudad

En una primera fase, nuestra gestión estuvo centrada en adaptar los servicios públicos esenciales a las condiciones del confinamiento y a la drástica reducción de la actividad económica. Con esta finalidad, se establecieron medidas organizativas y regulatorias en el ámbito de la limpieza, recogida y tratamiento de residuos; cierre de espacios públicos; y movilidad. Me-

didias que, desde la última semana de abril, se están revirtiendo a medida que, paulatinamente, se recupera la actividad económica y la movilidad.

La crisis sanitaria y el estado de alarma modificaron substancialmente las necesidades de disponer de recursos. Entre el 14 de marzo y el 28 de abril, la generación de residuos descendió un 19,1% como consecuencia del cierre de los comercios, la hostelería y el turismo, entre otras razones. Se suprimieron servicios como la recogida de ropa a domicilio, la recogida comercial puerta a puerta de vidrio y cartón o los puntos limpios. Por el contrario, los residuos de origen sanitario registraron un importante incremento, lo que hizo necesario implementar servicios específicos como la recogida en los hospitales, residencias de ancianos y hoteles medicalizados. El enorme incremento de la generación de residuos biosanitarios de tipo III y la saturación de sus plantas habituales de tratamiento hicieron necesaria su gestión temporal en el Parque Tecnológico de Valdemingomez. Desde el 6 de abril hasta el 24 de mayo, la planta de Las Lomas valorizó un total de 655 toneladas de estos residuos.

Por lo que respecta a los servicios de limpieza, se incorporaron protocolos de desinfección priorizando los entornos sanitarios y residencias de ancianos. En las calles y vías urbanas, se reforzaron las labores de limpieza con agua incorporando por primera vez con carácter general el hipoclorito sódico. Desde el 14 de

marzo hasta el 15 de mayo, se desinfectaron 34.534 Km de calles y casi 15.000 hectáreas de aceras empleando más de 53.000 metros cúbicos de soluciones desinfectantes de jabón y más de 74.000 de solución de hipoclorito.

Espacios públicos

Evitar aglomeraciones y afianzar el confinamiento eran condiciones imprescindibles para reducir contagios y frenar la expansión de la epidemia. Por este motivo, se decretó el cierre de los 3.800 parques y jardines de la ciudad, incluidas zonas infantiles y áreas deportivas. Además, se suspendieron las atracciones de carácter municipal como el Teleférico, el Zoo-Aquarium o el parque de Atracciones.

A finales de abril, coincidiendo con los primeros pasos de la desescalada, reiniciamos los trabajos de conservación y mantenimiento de estas zonas con el objetivo de que estuvieran a punto en el momento en el que los madrileños pudieran volver a utilizarlas. Al igual que en otras muchas ciudades españolas y extranjeras, la reapertura de espacios públicos se ha realizado de forma escalonada priorizando siempre la seguridad y la salud de los ciudadanos para evitar un nuevo repunte de la pandemia. El 8 de mayo, los madrileños pudieron volver a pasear por la gran mayoría de los parques y zonas verdes de la ciudad. De los casi 3.800 espacios de este tipo que existen en Madrid, sólo 19 permanecieron cerrados hasta el 25 de mayo, fecha de inicio de la Fase I en la Comunidad de Madrid.

Era necesario que, en la desescalada, el peatón ganara espacio y, por eso, pusimos en marcha un Plan

de Peatonalizaciones Temporales. Una iniciativa que empezó el fin de semana del 9 de mayo con la peatonalización de 29 tramos de calle en todos los distritos de la capital. El éxito de la propuesta, que se revisa semanalmente, aconsejó no sólo mantenerla, sino ampliarla en cerca de cien mil metros cuadrados (96.278 m2 repartidos en 12 tramos) el fin de semana siguiente. Desde el 15 de mayo, los ciudadanos disponen de 36 tramos de calles peatonalizadas para pasear y hacer deporte siguiendo las recomendaciones sanitarias.

Limitar las necesidades de movilidad

En un primer momento, con el objetivo de cumplir las condiciones establecidas en el estado de alarma, el Ayuntamiento de Madrid implementó un amplio paquete de medidas destinadas a limitar la movilidad. Entre otras iniciativas, se retiraron las autorizaciones a las 14 empresas de patinetes que operan en la ciudad, se suspendió el régimen general de funcionamiento de BiciMAD, se paralizó el funcionamiento del servicio de estacionamiento regulado (SER) y se permitió la reducción de la flota de taxis aproximadamente al 50%. Algunas de estas medidas, como la retirada de los patinetes y la suspensión del servicio de BiciMAD ya se han revertido y otras se irán revirtiendo a medida que la evolución de la pandemia así lo aconseje.

La EMT por su parte adoptó un gran número de medidas destinadas a garantizar la seguridad de sus 9.858 trabajadores y sus usuarios. Se retiraron de la circulación 198 autobuses sin mampara, se prohibió el pago en efectivo y se exoneró del servicio a los más de 600 trabajadores mayores de 60 años y a todo el personal con patologías de riesgo. La demanda de la

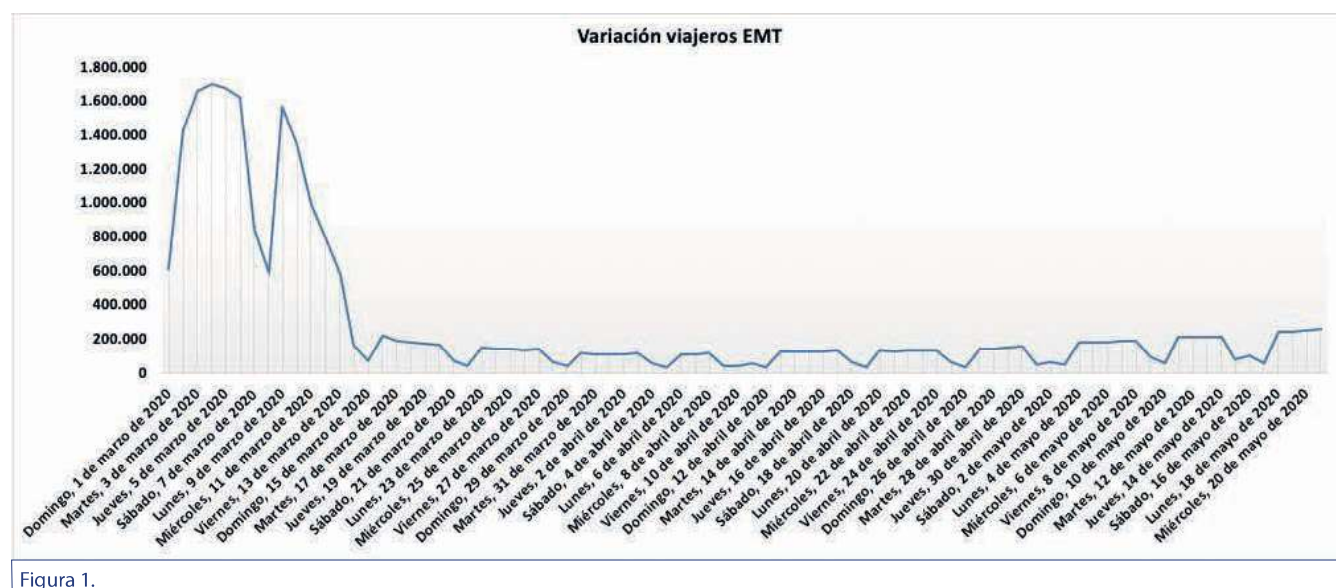
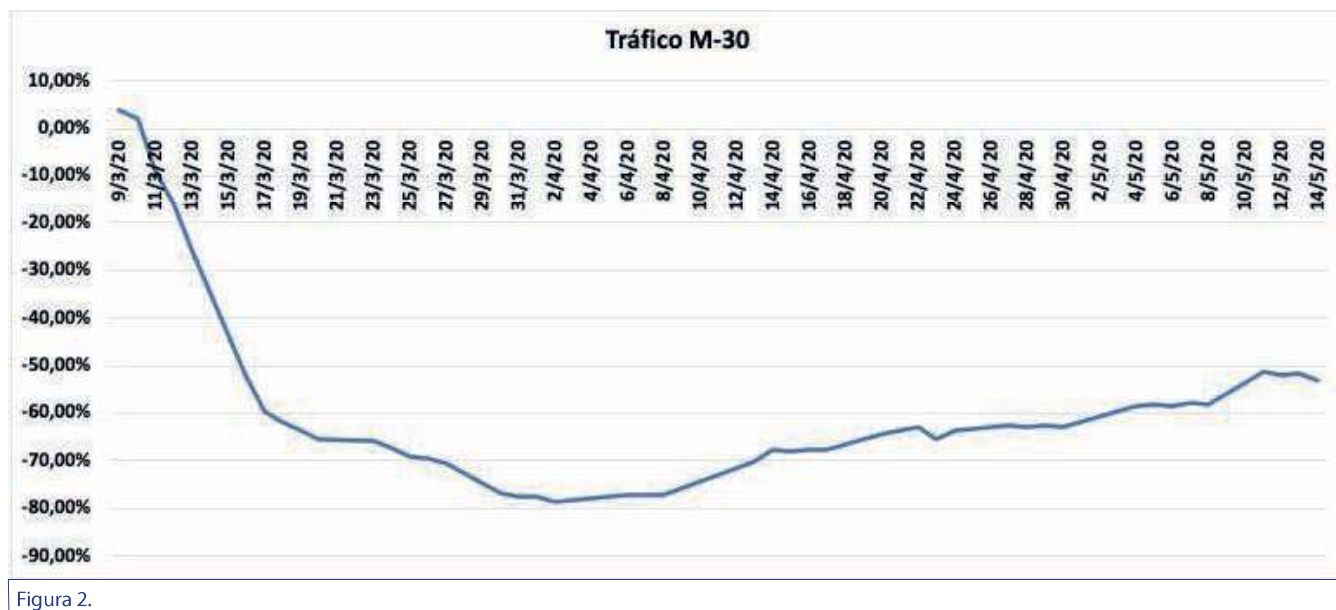


Figura 1.



EMT, que se va incrementando a medida que avanza la desescalada, se ha reducido de media un 90% desde el inicio de la crisis. Por este motivo, se realizaron diversas reducciones de la oferta que en ningún caso, ni en el peor momento de la pandemia, bajó del 50%. Si hasta el mes de marzo, la oferta se adecuaba a la demanda, ahora debe contemplar la seguridad como criterio prioritario. Con este objetivo, se produjeron reducciones de aforo y reparto de mascarillas. El Ayuntamiento siempre defendió su uso obligatorio en el transporte público, reclamación que finalmente fue aceptada por el Gobierno de la nación. El transporte público es plenamente seguro y debemos hacer un esfuerzo para que todos los usuarios sean plenamente conscientes de ello. (Figura 1)

Como consecuencia del Estado de Alarma y de las medidas adoptadas, entre el 14 de marzo y el 14 de mayo, el tráfico en el municipio de Madrid disminuyó de media un 67% -65,5% en la M30- y la contaminación registrada en las estaciones de fondo un 57%. (Figura 2)

Atender las necesidades de los servicios sanitarios y el abastecimiento de la ciudad

La expansión de la pandemia también hizo necesario adoptar nuevas medidas para ayudar a los servicios sanitarios y para facilitar la labor sus profesionales. Con este objetivo, el 14 de marzo se decreta la suspensión del servicio de estacionamiento regulado por motivos sociosanitarios en las zonas aledañas a los grandes hospitales.

Pocos días después, firmamos un convenio de colaboración con la Comunidad de Madrid para habilitar plazas de aparcamiento que pueden ser utilizadas por el personal sanitario en entornos de hospitales y centros de salud. En total, hemos puesto a su disposición 2.000 plazas de rotación en aparcamientos públicos, privados y en superficie con el objetivo de que puedan utilizar vehículos propios y evitar riesgos durante los traslados a sus puestos de trabajo.

Por otra parte, con el objetivo de garantizar el suministro de bienes y productos esenciales, se exime de la autorización especial para la circulación a los vehículos de más de 18 toneladas.

Retos de futuro

La reducción de la demanda del transporte público es solo uno de los cambios que la crisis sanitaria ha provocado en la movilidad. También se ha producido un drástico descenso del número de desplazamientos diarios: 9.260.000 frente al 1.350.000. Pero sobre todo ha variado el reparto modal. Antes del 14 de marzo el 29% de los desplazamientos se producían a pie, en bici o VMP; el 36% en transporte público y el 35% en transporte privado. Ahora el vehículo privado supone un 44%, frente al 32% de la bici, peatonales o VMP y el 25% del transporte público. Es decir el uso del vehículo privado ha subido 9 puntos en los últimos meses.

Aunque estas cifras variarán a medida que avancemos en el proceso de desescalada, es bastante probable que a medio plazo asistamos a una reducción notable de la movilidad, provocada por el aumento del paro y del teletrabajo; un incremento del uso del



Figura 3.

vehículo privado —con el riesgo añadido de que se reduzca el número de ocupantes por vehículo como consecuencia de las medidas de distanciamiento social-, un descenso del número de usuarios del transporte público -provocado por las reducciones de aforo y las medidas de distanciamiento social- y el incremento del uso de los modos de transporte alternativos, especialmente bicicletas y los desplazamientos peatonales.

En este sentido, estamos enormemente satisfechos de la evolución del número de usos de BiciMAD, desde su reapertura el 22 de abril. Evolución que estoy seguro se consolidará en los próximos meses con la apertura de nuevas estaciones fuera de la M30. (Figura 3)

Además, creemos firmemente que la movilidad peatonal se verá incrementada en los próximos meses. Según la encuesta de Movilidad EdM 2018, el 58% de los usuarios de transporte público no disponen de coche; el 30% son mayores de 65 años y el 87% de los viajes de EMT corresponden a trayectos con distancias comprendidas entre un 1km y 5km. Estos datos hacen posible un incremento de los desplazamientos realizados a pie.

Ante este escenario es imprescindible una respuesta coordinada y decidida de todas las Administraciones públicas con competencias en el transporte en la ciudad de Madrid. Una respuesta que

- defienda el transporte público como principal vector de la movilidad en Madrid
- integre todos los modos de transporte en una apuesta clara por la intermodalidad y los modos de transporte sostenibles

- aporte la financiación suficiente a través de mecanismos como la creación de un Fondo de financiación al transporte público que ayude a paliar el déficit de 150 millones de euros que, previsiblemente, acumulará la EMT a finales de año

El Ayuntamiento de Madrid, por su parte, está plenamente comprometido con el diseño de una movilidad sostenible, eficiente y segura. La Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada en el mes de septiembre con el objetivo cumplir definitivamente con los límites de calidad del aire establecidos en la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, ya incluía una ambiciosa apuesta por el fomento del transporte público, la intermodalidad y los medios de transporte alternativos.

Aunque la movilidad ha sido, probablemente, uno de los ámbitos que presenta consecuencias y modificaciones a más largo plazo, la crisis provocada por el COVID-19 ha puesto de manifiesto los retos a los que nos enfrentamos las Administraciones Públicas y, muy especialmente las que trabajamos en el ámbito local, en el siglo XXI. Necesitamos unos servicios públicos capaces de adaptarse con rapidez y eficacia a crisis inesperadas y situaciones cambiantes. Y creo, sinceramente, que el Ayuntamiento de Madrid ha constituido un ejemplo de gestión y capacidad de adaptación.