

# 10º Congreso Nacional del Medio Ambiente (Conama 10)

## Convención de técnicos de calidad del aire

La experiencia del taller de calidad del aire de la Fundación  
Movilidad

Antonio Lucio Gil

Fundación Movilidad



Martes 23 de noviembre de 2010

# La experiencia del taller de calidad del aire de la Fundación Movilidad

## ÍNDICE

**La Fundación Movilidad**

**La Mesa de la Movilidad de la Ciudad de Madrid**

**El taller de Calidad del Aire**

**Composición**

**Metodología**

**Conclusiones**

**La Fundación Movilidad**

# La experiencia del taller de calidad del aire de la Fundación Movilidad

02

fundación  movilidad



GESTIÓN DE LA MOVILIDAD

GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO  
GESTIÓN RELACIONAL

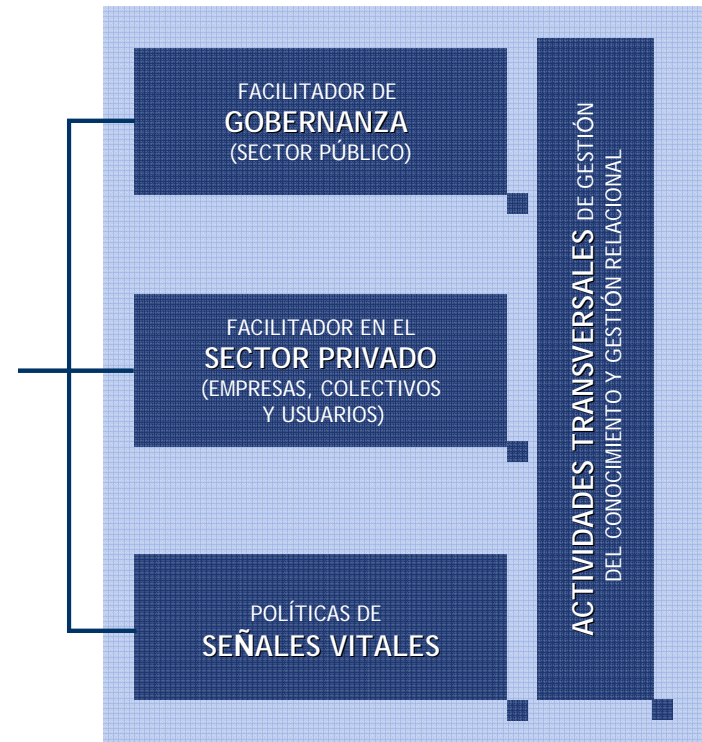
Entidad sin ánimo de lucro

Desde 2006

Dirigida a facilitar actuaciones a favor de la *movilidad sostenible*

Tanto en el sector público como en el sector privado.

El objetivo es proporcionar un ámbito de reflexión compartida, de conocimiento y de promoción en torno a la movilidad sostenible.

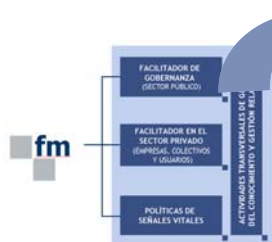


10º Congreso Nacional del Medio Ambiente



CONAMA10  
CONGRESO NACIONAL  
DEL MEDIO AMBIENTE

# La experiencia del taller de calidad del aire de la Fundación Movilidad



## FACILITADOR DE GOBERNANZA (SECTOR PÚBLICO)

*Actividades directamente vinculadas a facilitar conocimiento y ámbitos de relación con los actores del sector público*

- **Buenos oficios para la transferencia horizontal de conocimiento (Grupos de Trabajo)**
  - ✓ Líneas Temáticas: Bicicleta, Hidrógeno, Vehículos limpios, Seguridad Vial, Coche eléctrico, Carga y Descarga, etc.
  - ✓ Club de Eméritos
- **Proyectos Europeos (Catalizador)**
  - ✓ EVUE (Electric Vehicles for Urban Europe) -
  - ✓ STADIUM
- **Diálogo y Participación**
  - ✓ Mesa de la Movilidad de la Ciudad de Madrid (2006-2011)
    - 2006-2007: Funcionamiento de la mesa
    - 2008 - 2010 talleres

# La experiencia del taller de calidad del aire de la Fundación Movilidad

04



*La Fundación Movilidad considera la importancia estratégica para las políticas de movilidad sostenible urbana de la implicación de las sociedades.*

*Por ello hay que distinguir los segmentos y destinos sociales clave procurando su implicación a través de herramientas ad hoc*



## • Empresas con Responsabilidad Corporativa

- ✓ Observatorio de RC: Benchmarking, decálogo, guías, etc.
- ✓ Estudios y jornadas de Movilidad Sostenible y RC
- ✓ Proyectos Piloto

## • Escolares

## • Universidades

## • Otras comunidades

## • Personas con Movilidad Reducida (PMR)

## • Negocios emergentes y sinergias empresariales

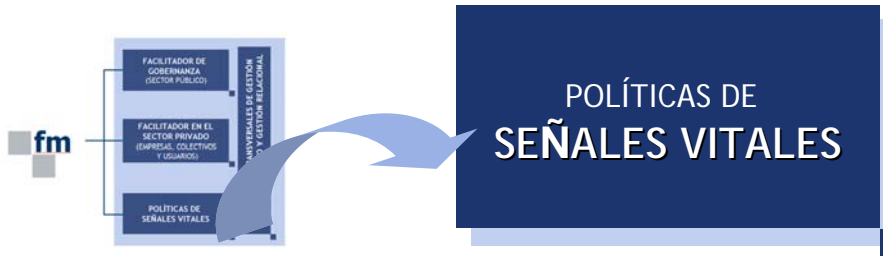


greso Nac

Carsharing

Ar Renting de Bicicletas para empresas





*La identificación de buenas prácticas y su reconocimiento y difusión constituyen mensajes positivos y alentadores a promocionar. Utilizamos para referirnos a ellos la terminología de la Agencia Europea de Medio Ambiente de “señales vitales” dirigida a fortalecer impulsos positivos*



- Identificar, describir y optimizar las experiencias de éxito y sus potencialidades mediante su reconocimiento y difusión
- ↓
- Reconocimientos anuales “Muévete Verde”

**La Mesa de Movilidad de la Ciudad de Madrid**



# La experiencia del taller de calidad del aire de la Fundación Movilidad

07

## CLAVES

Conocimiento compartido

Diálogo

- La definición de un proyecto, una estrategia: una visión de futuro y una estrategia compartida para orientar el sistema de movilidad de la ciudad
- La cooperación interinstitucional y la articulación del compromiso de los principales agentes en torno a esta estrategia compartida.
- El rol del gobierno local como "organizador colectivo", ejerciendo ese liderazgo de la transformación



10º Congreso Nacional del Medio Ambiente



CONAMA10  
CONGRESO NACIONAL  
DEL MEDIO AMBIENTE

## ✓ Conectando

Personas e instituciones que pueden compartir y aportar reflexión, información y conocimiento relevante, motivador y útil para la toma de decisiones

## ✓ Promoviendo

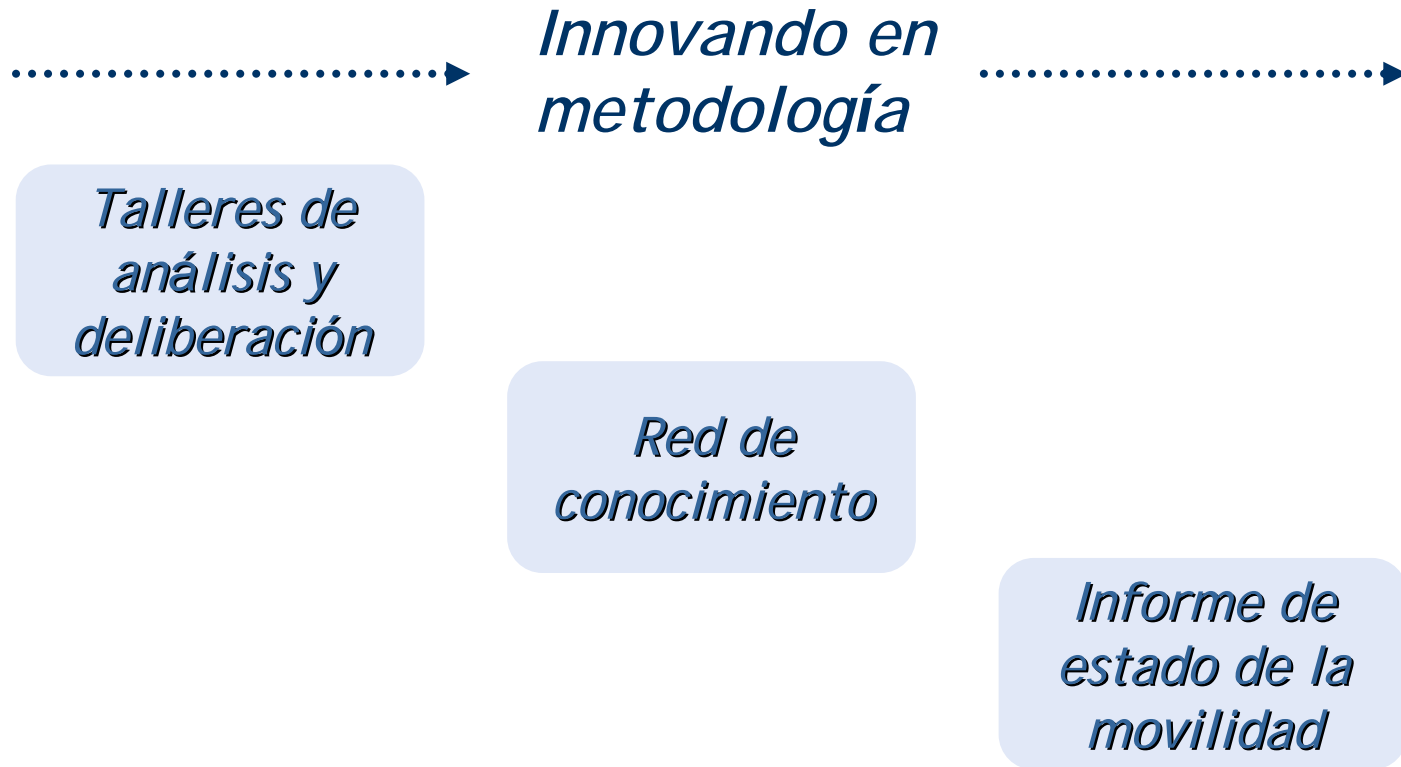
una cultura de deliberación y anticipación

## ✓ Focalizando

los esfuerzos de reflexión e intercambio entorno una agenda concreta de temas y medidas clave



.....→ *Innovando en metodología* →.....





## ✓ Componentes de la mesa

- ✓ Presidente: **Delegado de Seguridad y Movilidad**
- ✓ Secretaría Técnica: **Fundación Movilidad**
- ✓ Federación Regional de Asociaciones de Vecinos de Madrid (FRAVM)
- ✓ Unión Interprofesional de la Comunidad de Madrid (UICM)
- ✓ Representante de Universidades Públicas de Madrid (CRUE-Madrid)
- ✓ Camara de Comercio e Industria de Madrid
- ✓ CEIM - Confederación Empresarial de Madrid
- ✓ Grupo Municipal PSOE
- ✓ Grupo Municipal IU
- ✓ Consorcio Regional de Transporte
- ✓ Empresa Municipal de Transportes (EMT)
- ✓ Ayuntamiento de Madrid
  - Dirección General de:
    - Planificación y Evaluación Urbana
    - Infraestructuras
    - Participación Ciudadana
    - Sostenibilidad y Agenda 21
    - Movilidad
  - Subdirección General de:
    - Regulación de la Movilidad
    - Circulación
  - Coordinación General de:
    - Economía
    - Medio Ambiente/ DG Calidad, Control y Evaluación Ambiental
    - Coordinación General de Seguridad
  - Jefatura Policía Municipal
  - Madrid Movilidad

# La experiencia del taller de calidad del aire de la Fundación Movilidad

11

## ✓ Bases de conocimiento compartido: proceso de constitución

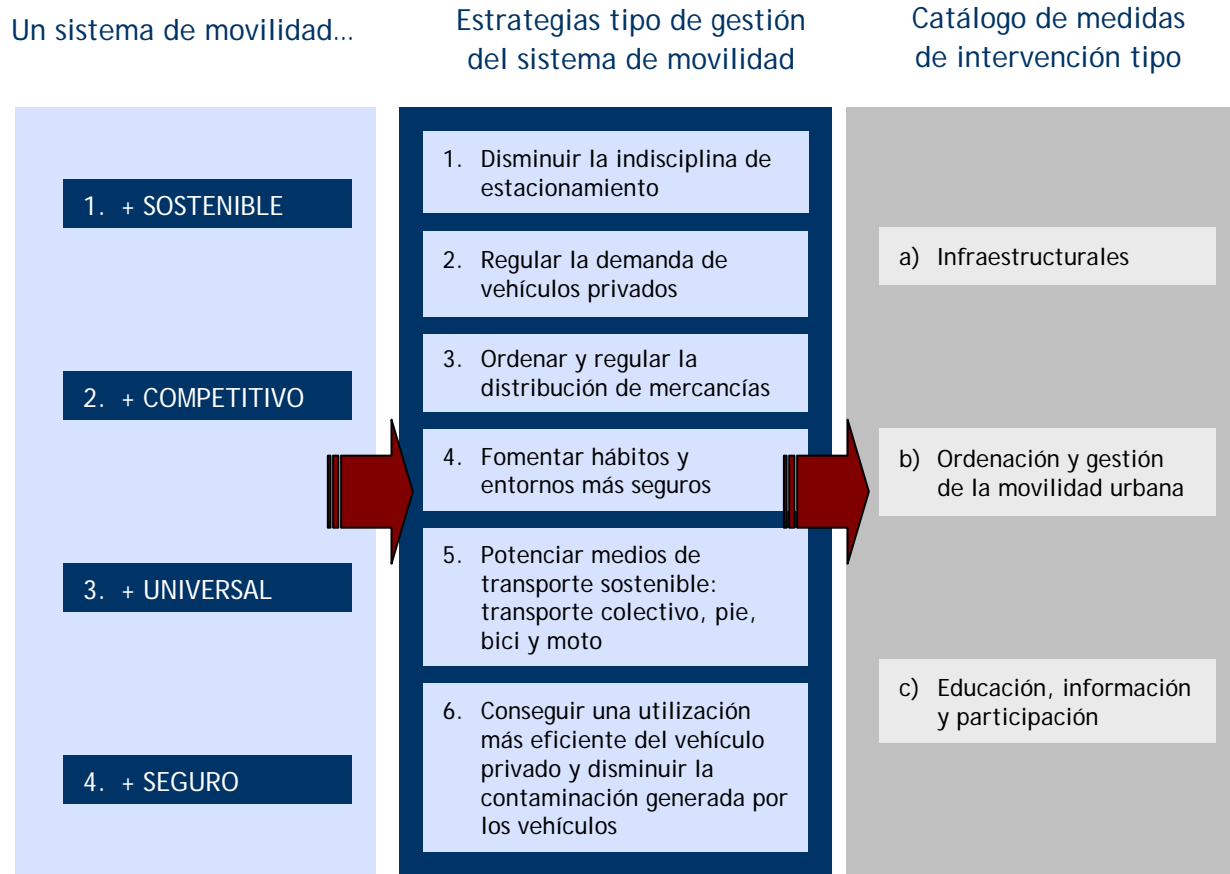
SESIÓN	FECHA	TEMAS
<b>I. Organización</b>		
1	22.Nov.06	Constitución formal del proceso. Presentación del programa de trabajo
2	20.Dic.06	La movilidad en Madrid I: Diagnósis Los escenarios de futuro. El Modelo posible y deseable
<b>II. A) Exploración de medidas y actuaciones tipo</b>		
3	16.Ene.07	Ordenar y regular la distribución de mercancías
4	20.Feb.07	Regular la demanda de vehículos privados
5	20.Mar.07	Reforzar los instrumentos de disuasión de la indisciplina
6	17.Abr.07	Potenciar medios de transporte sostenible (I): transporte colectivo
7	16.May.07	Fomentar hábitos y entornos más seguros
8	19 Jun.07	Potenciar medios de transporte sostenible (II): pie, bici y moto
9	17.Jul.07	Una utilización más eficiente del vehículo privado y disminuir la contaminación
<b>II. B) La Gobernanza de la movilidad</b>		
10	10.Sep.07	Mejorar la capacidad de organización colectiva: La gobernanza de la movilidad
<b>III. Elaboración del informe final</b>		
11	16.Oct.07	Propuesta de continuidad del Proceso (Mesa Movilidad – 2008)
12	20.Nov.07	

10º Congreso Nacional del Medio Ambiente

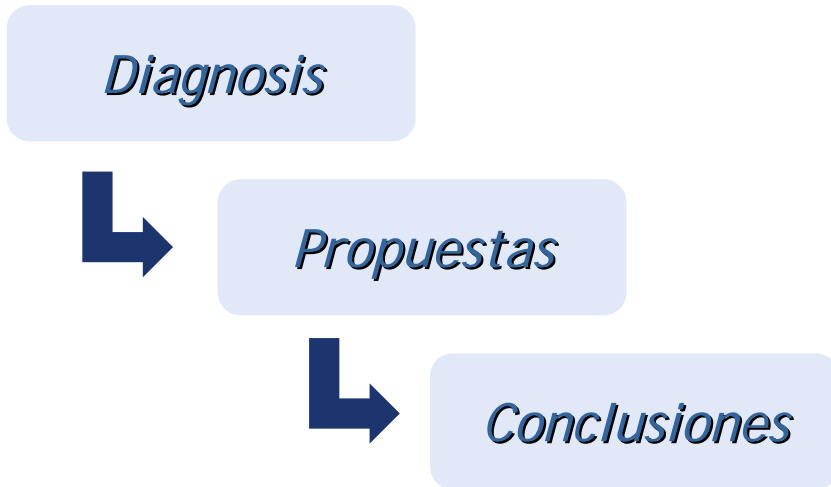


CONAMA10  
CONGRESO NACIONAL  
DEL MEDIO AMBIENTE

## ✓Caja de Herramientas



## Talleres: Metodología



## Talleres: Plan de Trabajo

4 Reuniones Presenciales

2 Rondas de Reuniones  
Bilaterales abiertas a más  
agentes





# La experiencia del taller de calidad del aire de la Fundación Movilidad

15

Esquema de trabajo:



**El taller de Calidad del Aire**

## **PARTICIPANTES EN EL TALLER DE CALIDAD DEL AIRE**

Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino

Ecologistas en Acción

Consortio Regional de Transportes

D.G. Industria, Energía y Minas de la Comunidad de Madrid

RACE

Fundación RACC

Grupo WV- SEAT

Confederación Sindical de Comisiones Obreras, CCOO

UGT Madrid

Cámara Oficial de Comercio e Industria de Madrid

Federación Regional de Asociaciones de Vecinos de Madrid, FRAVM

Grupo Municipal Izquierda Unida

Grupo Municipal PSOE

Departamento de Ingeniería Química Industrial y del Medio

Ambiente. ETSI Industriales. Universidad Politécnica de Madrid

Oficina Municipal del Taxi

Área de Gobierno de Economía y Empleo Ayuntamiento de Madrid

Área de Gobierno de Medio Ambiente Ayuntamiento de Madrid

Área Gobierno de Obras y Espacios Públicos Ayuntamiento de Madrid

Área de Gobierno de Seguridad y Movilidad Ayuntamiento de Madrid

Área de Gobierno de Urbanismo y Vivienda Ayuntamiento de Madrid

EMT

Madrid Salud

10º Congreso Nacional del Medio Ambiente



# La experiencia del taller de calidad del aire de la Fundación Movilidad

18



## 1ª Sesión: 17/11/09

- Presentación del Taller / Presentación de las exigencias legales y las estrategias de actuación para la evaluación y la gestión de la calidad del aire, y el impacto de la contaminación del aire en la salud de las personas



## 2ª Sesión: 02/12/09

- Análisis de los diferentes modelos tipo de referencia de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE)

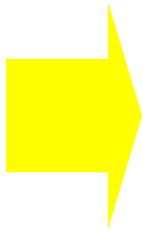


## 3ª Sesión: 16/12/09

- Análisis y valoración de una propuesta de medidas que podrían caracterizar la Zona de Bajas Emisiones de Madrid

## 4ª sesión: 27/01/10

- **Propuesta de conclusiones**



10º Congreso Nacional del Medio Ambiente



CONAMA10  
CONGRESO NACIONAL  
DEL MEDIO AMBIENTE

## Análisis. Conclusión 1

**Hay acuerdo en reconocer que Madrid tiene importantes problemas de calidad del aire. Es necesario reducir significativamente las emisiones y, además, hay que hacerlo de forma urgente**

## Análisis. Conclusión 2

**Las exigencias legales sobre la mejora de la calidad del aire y, singularmente, la definición de una zona de Bajas Emisiones en un área amplia del centro de Madrid constituye un reto pero también una oportunidad para acelerar la transformación del modelo de movilidad.**

**La elevada correlación entre la movilidad de los vehículos motorizados y los niveles de contaminación local facilita la adopción de políticas que contribuyen a mejorar ambas**



### Análisis. Conclusión 3

**Caracterizar la Zona de Bajas Emisiones de Madrid como un ámbito territorial en el que las medidas de disuasión del uso del coche, que forman ya parte de la política de movilidad (regulación del aparcamiento, áreas de prioridad residencial, etc.), se apliquen con mayor rigor, ritmo e intensidad, y, en el que se establezcan además actuaciones para reducir sensiblemente las emisiones del parque circulante profesional (autobuses, taxis y distribuidores)**

## Orientaciones para la acción:

1. Disminuir el número de kilómetros que los vehículos motorizados realizan en esta zona, intensificando las medidas de disuasión generalizada del uso del vehículo privado.
2. Reducir las emisiones provocadas por aquellos viajes motorizados sustanciales, que son necesarios e imprescindibles para el funcionamiento de la ciudad (carga y descarga, taxi y transporte público de superficie), mediante la asignación a esta zona de un parque motorizado menos contaminante.
3. Reducir el impacto ambiental producido por los modos de transporte motorizados mediante la divulgación de una conducción más eficiente y a velocidades de circulación más regulares.
4. Reforzar la política de aparcamiento en toda su extensión (SER, gestión de la indisciplina, tipología de explotación y tarificación de los aparcamientos fuera de la calzada, habilitación de más aparcamientos de disuasión, etc.) como instrumento clave para reducir la movilidad en vehículo privado en los viajes de acceso y en los internos a la Zona de Bajas Emisiones.



## Orientaciones para la acción:

4. Avanzar con mayor intensidad en la implantación de Áreas de Prioridad Residencial (APR) y de todas aquellas medidas que, además de mejorar la calidad de vida de los residentes, supongan una reducción de la capacidad viaria disponible para el coche en el interior de la Zona de Bajas Emisiones: ampliación de aceras, zonas peatonales, carriles bus, carriles bici, más tiempo de cruce para peatones, etc.
5. Incentivar, en la Zona de Bajas Emisiones, la utilización de los vehículos menos contaminantes –en el marco de la política general de renovación de flotas– para los servicios de transporte público (autobús y taxi) y de distribución de mercancías.
6. Favorecer la mejora de la eficiencia de la conducción en este área territorial: Fomentar el aprendizaje de las técnicas de conducción y la aplicación de tecnologías de regularidad de la velocidad.
7. Facilitar más y mejor información pública sobre la problemática medioambiental y su vinculación con el uso del vehículo motorizado en la ciudad: Favorecer un cambio de actitudes y fomentar con información una movilidad más responsable.

## Orientaciones para la acción. Conclusión 4

**Reforzar la política de aparcamiento en toda su extensión (SER, gestión de la indisciplina, tipología de explotación y tarificación de los aparcamientos fuera de la calzada, habilitación de mas aparcamientos de disuasión, etc.) como instrumento clave para reducir la movilidad en vehículo privado en los viajes de acceso y en los internos a la Zona de Bajas Emisiones**

- **Establecimiento de un recargo por “razones ambientales” sobre la tarifa del SER en la Zona de Bajas Emisiones para conseguir una mayor disuasión del coche.**
- **Incrementar el control y el coste de las sanciones derivadas de la indisciplina de estacionamiento en esta zona**
- **Analizar la factibilidad de consensuar con los concesionarios esquemas tarifarios para los aparcamientos públicos concesionales que estimule las largas duraciones, creando coronas tarifarias.**

## Orientaciones para la acción. Conclusión 5

**Avanzar con mayor intensidad en la implantación de Áreas de Prioridad Residencial (APR) y de todas aquellas medidas que, además de mejorar la calidad de vida de los residentes, supongan una reducción de la capacidad viaria disponible para el coche en el interior de la Zona de Bajas Emisiones: ampliación de aceras, zonas peatonales, carriles bus, carriles bici, más tiempo de cruce para peatones, etc.**

## Orientaciones para la acción. Conclusión

### 6

**Incentivar, en la Zona de Bajas Emisiones, la utilización de los vehículos menos contaminantes –en el marco de la política general de renovación de flotas – para los servicios de transporte público (autobús y taxi) y de distribución de mercancías.**

- La asignación de los autobuses menos contaminantes a las líneas que circulan por esta zona (en el marco de una política general de renovación y modernización progresiva de la flota) ha sido una de las medidas más priorizadas.
- La regulación de la tipología de vehículos de la Distribución Urbana de Mercancías.
- Establecimiento de incentivos específicos para la circulación de taxis menos contaminantes.

## Orientaciones para la acción. Conclusión 7

**Favorecer la mejora de la eficiencia de la conducción en este área territorial: Fomentar el aprendizaje de las técnicas de conducción y la aplicación de tecnologías de regularidad de la velocidad**

- **Fomentar el aprendizaje de las técnicas que mejoran la eficiencia en la conducción, especialmente entre aquellos colectivos que realizan un gran número de viajes esenciales en esta zona: conductores de flotas de distribución urbana de mercancías y taxistas, principalmente.**
- **Intensificar la aplicación de las tecnologías de regulación del tráfico para mejorar la velocidad en esta zona, especialmente la del transporte público.**

## Orientaciones para la acción. Conclusión 8

**Facilitar más y mejor información pública sobre la problemática medioambiental y su vinculación con el uso del vehículo motorizado en la ciudad: Favorecer un cambio de actitudes y fomentar con información una movilidad más responsable**

- **Mejorar la información pública sobre la contaminación y las medidas vinculadas.**
- **Establecer y adecuar los sistemas de información necesarios sobre este nuevo ámbito territorial para fundamentar la definición de los proyectos de actuación y realizar el seguimiento del impacto de los mismos.**
- **Impulsar campañas de comunicación para sensibilizar sobre este tema.**
- **Identificar y poner en marcha proyectos de carácter demostrativo o ejemplarizante.**

## Consideraciones finales

- 9. A medio plazo, y, más allá de valorar la suficiencia de las medidas adoptadas, se deben formular nuevos criterios urbanísticos y de gestión de usos que permitan consolidar en el tiempo los objetivos de calidad del aire que Madrid debe alcanzar y mantener.**

# Consideraciones finales

## 10. Impulsar un acuerdo de ciudad que facilite la agilidad necesaria en el proceso de implementación de estas medidas y garantice su estabilidad

- Establecer marcos de trabajo entre administraciones pero también con otros actores sociales que incorpore la diversidad de medidas a impulsar (regulaciones, incentivos económicos, acuerdos voluntarios y medidas de sensibilización y educación, etc.).
- Definir un Programa de Actuación consensuado que incorpore tanto las medidas ordinarias como las de emergencia y los correspondientes proyectos a aplicar en el que se recojan compromisos temporales, de seguimiento y de previsión financiera que asegure su adecuada implementación.



Muchas gracias  
[www.fundacionmovilidad.es](http://www.fundacionmovilidad.es)