

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
Comunidad de Madrid
C/ Alcalá 16
28014 Madrid
Área de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad
Ayuntamiento de Madrid
Calle Montalbán 1
28014 Madrid

Expediente: SIA 25/190 (PEM).

Asunto: Sugerencias al Borrador del Plan Estratégico Municipal en el término municipal de Madrid. (SIA 25/190) en fase de consulta

D. Jorge Nacarino Morales, mayor de edad, vecino/a de Madrid, con DNI, en su calidad de presidente de la Federación Regional de Asociaciones Vecinales de Madrid (FRAVM), con domicilio social en Madrid en el número 24 - 1º de la calle San Cosme y San Damián, código postal 28012, comparece y, como mejor proceda,

EXPONE:

Ante la publicación en el Portal de Transparencia de la Comunidad de Madrid del Documento en fase de consulta a los efectos de la Ley 21/2013 de 9 de diciembre, del Borrador del Plan Estratégico Municipal en el término municipal de Madrid. (SIA 25/190), dentro del plazo preceptivo presenta este **escrito de sugerencias** al documento arriba mencionado.

Pese a tratarse de un trámite de Consulta a las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas, y a no haber sido notificada la consulta a LA FEDERACIÓN REGIONAL DE ASOCIACIONES VECINALES DE MADRID, considera a dicha federación como parte interesada, al constar en sus estatutos como finalidad la preservación del hábitat y la defensa del medio ambiente urbano y el espacio natural en todos sus aspectos, en virtud de las disposiciones del Convenio de Aarhus sobre participación pública durante la fase de elaboración de disposiciones reglamentarias o instrumentos normativos.

1. Objeto del escrito y alcance ambiental

En el trámite de consultas del procedimiento de **evaluación ambiental estratégica** del **Borrador del Plan Estratégico Municipal (PEM)**, se formulan **sugerencias** centradas en:

- **Calidad del aire y salud ambiental** (emisiones, exposición y desigualdad territorial).
- **Ruido, contaminación acústica e isla de calor**, adaptación climática.
- **Movilidad sostenible** y, de forma específica, **movilidad activa** (peatonal y ciclista).
- **Infraestructura verde y azul**, biodiversidad, conectividad ecológica y restauración.
- **Suelos vacantes y suelos contaminados**: inventario, recuperación, usos provisionales y reducción de consumo de suelo.
- **Gestión de residuos y economía circular**, con especial atención a **Valdemingómez**.
- Coherencia del PEM con el enfoque preventivo: **evitar impactos irreversibles** cuando aún estamos a tiempo de decidir bien.

2. Consideraciones previas

La Federación Regional de Asociaciones Vecinales de Madrid (FRAVM) presentó en diciembre de 2024 al Ayuntamiento de Madrid un documento de sugerencias en relación con el anuncio de revisión del PGOUM-97, con una perspectiva vecinal y ecologista orientada a reforzar la habitabilidad, la cohesión territorial y la sostenibilidad ambiental del modelo de ciudad.

A la vista del Borrador del Plan Estratégico Municipal (PEM), sometido actualmente a fase de consultas en el procedimiento de evaluación ambiental estratégica, esta Federación valora de forma positiva el grado de incorporación de diversas líneas de trabajo planteadas entonces, especialmente en materias como la infraestructura verde y azul, la necesidad de reequilibrio territorial, la mejora de herramientas públicas para vivienda asequible y la atención a la movilidad sostenible.

No obstante, entendemos que permanecen elementos que no se han tenido suficientemente en cuenta o que han sido formulados de manera laxa o excesivamente programática, sin determinaciones operativas, indicadores o mecanismos de seguimiento que permitan garantizar resultados ambientales y de salud pública. Razón por la que presentamos las siguientes **sugerencias**:

3. Sugerencias generales sobre la Evaluación Ambiental Estratégica (EAE)

A efectos de “aterrizar” el PEM (documento amplio y estratégico) a una evaluación ambiental útil, se solicita que el Estudio Ambiental Estratégico:

1. Defina **alternativas reales** (incluida la **alternativa 0**) y compare efectos **con indicadores verificables** en aquellos casos en los que las propuestas del PEM puedan alterar sustancialmente las condiciones ambientales de los ámbitos en los que se pretenda intervenir.
2. Evalúe **impactos acumulados y sinérgicos** (tráfico + logística + episodios de contaminación + islas de calor + pérdida de suelo natural).
3. Incorpore un análisis de **salud pública** (exposición a NO₂/PM, ruido, calor, proximidad a focos contaminantes) y **justicia ambiental**.
4. Concrete un **programa de seguimiento** con responsables, calendario, umbrales, medidas correctoras automáticas y transparencia, para evitar que el PEM sea una colección de “frases bonitas” que luego no son tenidas en cuenta a la hora de la verdad.
5. Aplique jerarquía preventiva: **primero evitar**, luego minimizar, y por último compensar.

4. Sugerencias Específicas (por Bloques)

BLOQUE I — MOVILIDAD SOSTENIBLE Y MOVILIDAD ACTIVA

I.1. Infraestructura ciclista

El PEM reconoce la existencia de un marco previo (Plan Director de Movilidad Ciclista 2008, revisión 2016), y describe la red ciclista señalando que parte del kilometraje contabilizado incluye trazados “multimodales/compartidos”.

Dado el valor técnico del documento de sugerencias de **Pedalibre** y la coincidencia plena con su enfoque, **la FRAVM incorpora sus sugerencias concretas como propias**, solicitando que el Estudio Ambiental Estratégico y el propio PEM integren, al menos, lo siguiente:

Sugerencias (asumidas de Pedalibre e incorporadas por la FRAVM):

1. **Actualizar el PDMC** (Plan Director de Movilidad Ciclista) y alinearlo con los instrumentos vigentes de movilidad y clima, con calendario y presupuesto (no solo “orientaciones”).
2. Incorporar expresamente la **Declaración Europea de la Bicicleta** como marco de referencia y compromisos, coherente con la estrategia de salud, clima y calidad del aire.

3. Corregir el enfoque de “micromovilidad”: **eliminar el uso del término como paraguas** que diluye políticas públicas de bicicleta; diferenciar bicicleta, VMP y otros modos con medidas específicas.
4. En indicadores y seguimiento del PEM/EAE: **no contabilizar como “red ciclista”** los itinerarios “multimodales/compartidos” si no cumplen condiciones de seguridad, continuidad y diseño ciclable (si se cuentan, el diagnóstico sale “mejor” de lo que es).
5. Concretar la red ciclista estratégica con criterios ambientales (reducción de emisiones y exposición):
 - Ejes conectores barrio–barrio y barrio–centralidades (no solo turístico/recreativo).
 - Priorización por **potencial de sustitución modal** y por **zonas con peor calidad del aire**.
6. Integración intermodal real (bici + transporte público) con aparcamientos seguros y accesos, incorporándolo como medida ambiental y de salud.

Ver ANEXO 1

BLOQUE II — INFRAESTRUCTURA VERDE Y AZUL, BIODIVERSIDAD Y SUELO NO URBANIZADO, CONECTIVIDAD ECOLÓGICA Y ESTÁNDARES AMBIENTALES

II.1. Nueva Centralidad del Este y Lagunas de Ambroz: “Casa de Campo del Este”

El PEM identifica el ámbito como nodo de infraestructura verde/azul, mencionando explícitamente **Lagunas de Ambroz y Cerro Almodóvar**, y apunta la necesidad de **preservar el entorno del proceso de urbanización** y generar **espacios de transición naturalizada**. Esta mención es positiva, pero **insuficiente** si no se traduce en determinaciones claras y preventivas.

La FRAVM reitera y eleva su propuesta (ya desarrollada en el documento de sugerencias presentado sobre el UNP 04.03 - ANEXO 2) a criterio estructural del PEM/EAE:

Sugerencias principales:

1. **Proteger todo el ámbito UNP 04.03 (o, como mínimo, una proporción mayoritaria y continua)** como gran espacio natural metropolitano (“Casa de Campo del Este”), evitando el esquema de “parque fragmentado” rodeado de urbanización. (Ver Anexo II).
2. Establecer, como criterio ambiental del PEM, que los suelos periféricos con valores ecológicos, arqueológicos/paleontológicos o incompatibles por contaminación/actividades sean objeto de **clasificación protectora** y se incorporen a un **anillo verde** funcional (no ornamental). Esta lógica ya estaba en las propuestas vecinales previas: restauración ecológica del sureste, Valdemingómez–Valdecarros–Los Cerros y **preservación de Lagunas de Ambroz**, entre otros ámbitos.
3. Exigir que la EAE trate el caso Ambroz como **impacto potencialmente irreversible**: cualquier urbanización perimetral intensiva alterará hidrogeología, tranquilidad ecológica, conectividad, presión humana y riesgo de contaminación difusa.
4. Coordinación sectorial reforzada (en particular, agua y dominio público hidráulico): el PEM debe incorporar la **prudencia urbanística** ante evidencias científicas sobre el origen freático y las implicaciones competenciales (esto se desarrolla en el documento específico - ANEXO 2).

II.2. Red ecológica continua y “espacios de transición”

Sugerencias:

5. Que el PEM defina una **red ecológica** (verde y azul) con continuidad real, evitando la fragmentación por viales e infraestructuras: corredores, cuñas, arroyos, nodos de biodiversidad y conexiones metropolitanas.
6. Que el PEM establezca “**espacios de transición**” y amortiguación entre ciudad y naturaleza (especialmente en bordes de alto valor), con criterios de uso compatibles (no intensivos) y gestión.

II.3. De la “zona verde” al espacio natural funcional

Sugerencias:

7. Diferenciar tipologías: no es lo mismo un parque urbano de estancia que un espacio natural de biodiversidad. El PEM debe incorporar estándares de diseño y gestión para espacios de alto valor: limitación de iluminación intrusiva, control de accesos, control de usos masivos, restauración ecológica.
7. Exigir que las medidas de biodiversidad se evalúen por **función ecológica** (conectividad, hábitat, suelos vivos, agua) y no solo por “hectáreas de verde”.

II.4. Indicadores y seguimiento: lo que no se mide, se diluye

Sugerencias:

9. Que el programa de seguimiento ambiental del PEM incluya indicadores claros, anuales y públicos, como mínimo:
 - Cobertura de copa arbórea y continuidad de sombra en itinerarios principales.
 - Porcentaje de suelo impermeable / desimpermeabilizado.
 - Conectividad ecológica (corredores priorizados ejecutados).
 - Temperatura superficial en puntos críticos (isla de calor).
 - Calidad del aire y ruido en entornos sensibles (escuelas, centros de salud).
 - Que el PEM identifique responsables institucionales, calendario y mecanismos de corrección si los indicadores no mejoran.

BLOQUE III — AGUA URBANA, DRENAJE SOSTENIBLE, ARROYOS Y RIESGOS (INUNDACIÓN / SEQUÍA) Y PAISAJE

III.1. Infraestructura azul como sistema estructural

Sugerencias:

1. Que el PEM trate los arroyos, vaguadas, humedales y corredores asociados como **infraestructura azul estructural**, con una regla simple: **primero proteger/recuperar, luego integrar usos compatibles**.
2. Que el EsAE evalúe explícitamente cómo las decisiones de urbanización, sellado de suelo y nuevas infraestructuras afectan a: (i) escorrentía, (ii) calidad del agua, (iii) recarga, y (iv) riesgo de inundación.

III.2. Drenaje urbano sostenible y permeabilización

Sugerencias:

3. Incorporar un estándar mínimo de **SUDS** (drenaje sostenible) en actuaciones urbanas y reurbanizaciones: pavimentos permeables, zanjas drenantes, jardines de lluvia, laminación, aliviaderos diseñados.

7. Requerir que el PEM establezca una estrategia de **reducción del sellado**: identificar zonas donde se puede desimpermeabilizar (plazas, aparcamientos, patios escolares, espacios infrautilizados).

III.3. Coordinación sectorial: agua como condicionante

Sugerencias:

5. Que el PEM incorpore como condición de coherencia ambiental la **coordinación con el organismo de cuenca** en los ámbitos con afecciones hidrogeológicas o hidráulicas relevantes (y que la EAE lo trate como condicionante, no como trámite).
5. En escenarios de sequía/estrés hídrico: priorizar soluciones basadas en naturaleza, ahorro y eficiencia, y uso de agua regenerada cuando proceda (sin perder de vista la protección de acuíferos y humedales).

III.4. Arroyo de la Gavia y Camino de la Magdalena (Valdecarros – BRT)

La propuesta municipal de viaducto del BRT sobre el Arroyo de la Gavia (Etapa 2) se considera **ambientalmente inadecuada** por su impacto directo sobre el valle del arroyo y su relato paisajístico, con riesgo de convertir la “protección” del cauce en una simple declaración retórica.

Sugerencias:

7. Incorporar como determinación del PEM que la recuperación/protección del Arroyo de la Gavia exige **evitar nuevas infraestructuras de cruce** en el tramo sensible del valle, y priorizar soluciones de movilidad que **no comprometan** el corredor ecológico y paisajístico.
8. Asumir como alternativa ambiental preferente la **reubicación del cruce** del BRT hacia un punto ya antropizado (espacio junto a infraestructuras existentes M-31), tal y como plantea la propuesta técnica adjunta (ANEXO 3).
9. Vincular esta sugerencia a coherencia interna: en propuestas vecinales previas ya se alertaba del valor del **Camino de la Magdalena-arroyo de la Gavia**, y de cómo determinadas expansiones/actuaciones lo pondrían en riesgo.

BLOQUE IV — RESIDUOS, ECONOMÍA CIRCULAR Y SALUD AMBIENTAL

IV.1. Valdemingómez e incineradora (Las Lomas): evaluación ambiental y senda de cierre

El PEM identifica **Valdemingómez** como elemento clave de “circularidad avanzada”, y el Documento Inicial Estratégico describe el papel del complejo en el sistema y sus instalaciones, incluyendo incineración y recuperación energética.

No podemos dejar de señalar, por llamativo, que el PEM identifica como instalación relevante el Vertedero Urbano de Alcalá de Henares, instalación que fue clausurada en diciembre de 2019, lo que provocó que se llevasen a Valdemingómez 252.033,6 t de RSU de la Mancomunidad Este, de las que el 34,53% fueron incineradas (87.039,45 t). La instalación fue sustituida por otro vertedero en Loeches que empezó a funcionar en 2021. Este error nos hace dudar de la calidad de los análisis y propuestas del PEM en materia de residuos y economía circular. Mucho nos tememos que la elaboración del contenido sobre esto haya consistido en un copia/pega de lo que hayan remitido desde el Área de gobierno responsable en la materia, sin filtro por parte de la oficina responsable del PEM.

Dicho lo anterior, la FRAVM considera imprescindible que la EAE **no eluda** los impactos ambientales y sobre la salud asociados a la incineración, y recuerda que en propuestas vecinales previas se condicionaba cualquier estrategia sobre Valdemingómez a la **eliminación de impactos**, incluyendo expresamente “la eliminación de los malos olores y de la incineradora”.

Sugerencias:

1. Incluir en el PEM (y evaluar en la EAE) una **senda de cierre de la incineración** con medidas de transición: prevención, reutilización, recogida separada real, tratamiento biológico, reciclaje y reducción de rechazo.
2. Evaluar impactos acumulados (emisiones, olores, tráfico pesado asociado, exposición de población cercana), con enfoque de salud ambiental y justicia territorial.
3. Integrar Valdemingómez como nodo de circularidad **sin incineración**, orientado a recuperación material, innovación, compostaje/digestión y empleo verde, condicionado a reducción de impactos.

BLOQUE V — SUELOS VACANTES, SUELOS CONTAMINADOS Y REDUCCIÓN DEL CONSUMO DE SUELO

El enfoque ambiental del PEM debe incorporar una medida “de libro”: **usar mejor lo ya urbanizado** antes de seguir extendiendo huella y generando nuevas presiones.

En propuestas vecinales previas, se señalaba la necesidad de un **inventario de suelos vacantes/solares** y el potencial de **usos provisionales regulados** (esponjamiento, áreas estanciales, huertos urbanos, etc.).

Sugerencias:

1. Inventario público y actualizado de suelos vacantes y degradados, con priorización ambiental (isla de calor, déficit de verde, contaminación, conectividad).
2. Programa de recuperación y usos temporales con criterios ambientales y sociales (sombra, drenaje urbano sostenible, biodiversidad, equipamientos de proximidad).
3. Plan de **descontaminación y restauración** donde proceda, con coordinación sectorial y medidas frente a vertidos ilegales.

BLOQUE VI — CALIDAD DEL AIRE, SALUD AMBIENTAL Y CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA

VI.1. Enfoque de salud pública y justicia ambiental

La FRAVM considera que el PEM, por su naturaleza estratégica, debe ser evaluado (y mejorado) con un enfoque explícito de **salud pública y justicia ambiental**, incorporando no solo objetivos generales, sino también **medidas estructurales**, indicadores verificables y un programa de seguimiento con capacidad real de corrección.

Sugerencias:

1. Que el Estudio Ambiental Estratégico (EsAE) incorpore un **capítulo específico de salud ambiental**, que analice exposición y vulnerabilidad (infancia, mayores, centros educativos y sanitarios, barrios con menor renta, etc.), y su relación con: tráfico, calefacciones, logística, obras y focos industriales/energéticos.
2. Que el PEM defina objetivos medibles y calendario sobre contaminantes clave (como mínimo **NO₂**, **partículas** y **Ozono**), y establezca cómo se traducen en decisiones urbanas (movilidad, reparto de espacio viario, usos del suelo, logística).
3. Que la EAE valore **impactos acumulativos**: no basta con “medidas por sectores”; hay que evaluar el efecto conjunto de (i) crecimiento de viajes, (ii) distribución urbana, (iii) nuevas urbanizaciones, (iv) obras, y (v) episodios de calor (que agravan la contaminación y el malestar).

VI.2. Medidas estructurales para reducir emisiones y exposición

Sugerencias:

4. Convertir la reducción del tráfico motorizado y su intensidad en un **objetivo ambiental explícito**, no solo de movilidad: el PEM debe incorporar una jerarquía modal real (peatón–bici–TP–logística–coche) con medidas urbanísticas asociadas (diseño de calle, reducción de capacidad de paso, calmado, redes seguras).
5. Incluir una estrategia de **logística urbana de bajas emisiones**: microhubs, última milla no contaminante, racionalización de carga/descarga, gestión de horarios y control de “doble fila” como problema ambiental.
6. Integrar la **contaminación por obras** (polvo, maquinaria, transporte asociado) como cuestión de EAE: criterios obligatorios de obra limpia, control de polvo, riego, cubrición de acopios, rutas y horarios, y vigilancia.
7. Incorporar medidas sobre **emisiones de calefacción** y eficiencia energética como co-beneficio directo de aire limpio: priorizar rehabilitación energética, sustitución de equipos emisores y reducción de demanda (sin perjuicio de competencias sectoriales).

VI.3. Urbanismo preventivo: no colocar “receptores sensibles” en zonas de alta exposición

Sugerencias:

8. Que el PEM establezca un criterio preventivo: **evitar ubicar centros escolares, sanitarios y residencias** en entornos con alta exposición estructural (grandes ejes, nodos logísticos), o, si no hay alternativa, exigir medidas de diseño urbano que reduzcan exposición (separaciones, barreras verdes bien diseñadas, control de accesos, pacificación del entorno inmediato).
9. Incorporar “**corredores de ventilación**” y preservación de espacios abiertos como herramienta de adaptación y calidad del aire, vinculándolo a infraestructura verde/azul y a reducción de isla de calor.

VI.4. Amianto (fibrocemento) y salud ambiental en la regeneración urbana

El Borrador del PEM identifica la **presencia de amianto** como un problema existente en determinados barrios y épocas constructivas, en conexión con actuaciones de **rehabilitación del parque edificado**.

Desde la FRAVM consideramos imprescindible que esta constatación pase de ser un apunte diagnóstico a convertirse en un **compromiso operativo**, evaluable y con enfoque de **salud pública, justicia ambiental y seguridad urbana**, dado el impacto que puede tener la exposición a fibras en la población residente y en los entornos escolares, así como en obras de mantenimiento, rehabilitación y demolición.

En consecuencia, **sugerimos** que el PEM (y, especialmente, su Estudio Ambiental Estratégico) incorpore, como mínimo, las siguientes determinaciones:

1. Inventario/Censo municipal de amianto

Elaboración de un **censo georreferenciado** de elementos con amianto en el municipio (edificios residenciales, dotacionales, centros educativos, instalaciones municipales e infraestructuras), con metodología transparente, actualización periódica y priorización por riesgo y exposición. Esta línea es coherente con la realidad descrita para colonias y tejidos residenciales con amianto en cubiertas, fachadas o bajantes.

2. Programa de retirada planificada y priorizada (con calendario y financiación)

Definir un **Programa municipal de retirada** con fases, calendario, indicadores y dotación económica, priorizando:

- **Centros educativos y dotaciones sensibles** (por exposición de población vulnerable).

- **Barrios vulnerables** y tejidos con déficits acumulados donde la rehabilitación sea estratégica.
- Elementos de alto riesgo (placas deterioradas, bajantes/fachadas expuestas, cubiertas envejecidas).

3. Condicionar ayudas y actuaciones de rehabilitación a la eliminación segura del amianto

Incorporar expresamente la **retirada de amianto** como actuación prioritaria en programas de rehabilitación, y **condicionar** determinadas ayudas (p. ej., rehabilitación de fachadas/cubiertas) a resolver previamente la presencia de amianto cuando exista, evitando “parches” que perpetúan el problema.

4. Protocolos de obra, control y trazabilidad del residuo peligroso

Asegurar que el PEM incorpore un marco mínimo de exigencias en obras y demoliciones: plan de trabajo, empresas habilitadas, control ambiental cuando proceda, y **trazabilidad completa** del residuo hasta gestor autorizado, para evitar vertidos incontrolados y riesgos a terceros.

5. Oficina de apoyo y mediación vecinal

Crear/fortalecer una **ventanilla/servicio de apoyo** (información, asesoramiento y acompañamiento) para comunidades de propietarios y asociaciones vecinales, facilitando el acceso a ayudas y la gestión técnica/administrativa, especialmente en ámbitos vulnerables.

6. Participación, transparencia y enfoque de equidad

Integrar el amianto como cuestión de **equidad urbana**: donde la rehabilitación es más difícil por renta y envejecimiento del parque, el riesgo se cronifica. Se propone incluir indicadores de seguimiento (nº de edificios inventariados, retiradas/año, priorización en colegios, etc.) y mecanismos de información pública.

Todo esto permitiría que el PEM pase de una mención genérica a un planteamiento realista y medible, alineado con la rehabilitación como política pública estratégica y con la protección efectiva de la salud urbana.

BLOQUE VII — RUIDO, CONTAMINACIÓN ACÚSTICA E ISLA DE CALOR: ADAPTACIÓN CLIMÁTICA

VII.1. Ruido como problema ambiental y de salud (no accesorio)

El ruido urbano es una de las cargas ambientales más extendidas y con mayor impacto en salud (sueño, estrés, cardiovascular). El PEM debe tratarlo como parte central del diagnóstico y de las soluciones.

Sugerencias:

1. Que la EAE incorpore un análisis de **exposición al ruido** por ámbitos y ejes, identificando “puntos negros” y “zonas tranquilas” a preservar.
2. Que el PEM incluya un paquete de medidas estructurales: **reducción de velocidad**, calmado, rediseño de calles, reducción de tráfico de paso, y prioridad del transporte público y la movilidad activa.
3. Que se definan **criterios acústicos** en proyectos urbanos: pavimentos, diseño de secciones, pantallas solo cuando no haya alternativa (y evitando soluciones que “muren” barrios).

VII.2. Isla de calor y confort térmico: objetivos verificables

Sugerencias:

4. Incluir metas de **sombra y arbolado estructural** (cobertura de copa, continuidad de itinerarios sombreados, prioridad en entornos escolares y ejes peatonales) y que estas metas se conviertan en criterios de diseño urbano.
7. Definir una red de **refugios climáticos** (equipamientos y espacios públicos) con estándares mínimos: sombra, agua, accesibilidad, horarios y mantenimiento.
7. Incorporar un enfoque de “**ciudad esponja**” (permeabilidad, suelos vivos, drenaje sostenible) como herramienta doble: reducir inundaciones y bajar temperatura urbana.

VII.3. Eventificación de la ciudad: impacto acústico y ambiental acumulado

El fenómeno de la **eventificación** —entendido como la intensificación y concentración de grandes eventos en determinados enclaves urbanos, con ocupación recurrente del espacio público y afecciones reiteradas sobre la vida cotidiana— está generando en Madrid impactos significativos **no solo acústicos**, sino también en **movilidad, calidad del aire, residuos, seguridad, accesibilidad y uso del espacio público**, con especial incidencia en barrios próximos a recintos y áreas de celebración.

El **borrador del PEM** reconoce la presencia creciente de **grandes conciertos o eventos en espacios públicos** y asume como objetivo la celebración de “**grandes eventos sostenibles**”, así como la necesidad de **equilibrar** la dinamización asociada a eventos culturales con su **impacto sobre la vida cotidiana** y evitar procesos de **saturación**. Sin embargo, en su redacción actual el PEM **no incorpora un marco operativo suficiente** (criterios verificables, límites, evaluación acumulada, monitorización pública y gobernanza) que permita asegurar ese equilibrio y garantizar de forma efectiva el **derecho al descanso** y la calidad de vida en los barrios.

Por ello, la FRAVM propone que el PEM incorpore, dentro del eje de **contaminación acústica y confort urbano**, una **determinación estratégica específica** sobre eventificación y eventos multitudinarios, con el siguiente contenido mínimo:

A) Definición, alcance y criterios de saturación

1. Definir “**evento multitudinario**” a efectos del PEM (umbral de aforo/impacto, duración, montaje y desmontaje, número de jornadas y horarios).
2. Establecer criterios de **capacidad de carga** por enclaves/barrios (frecuencia anual, número máximo de jornadas, limitación por tramos horarios, y consideración específica de montaje/desmontaje y pruebas de sonido).

B) Evaluación previa y acumulada (ambiental y de salud)

3. Exigir para eventos multitudinarios un **análisis previo** que incluya impactos **acústicos** (incluidas bajas frecuencias), **movilidad, emisiones asociadas, residuos, afecciones a espacios verdes y seguridad**, incorporando expresamente el enfoque de **impactos acumulados** (no evento a evento, sino por temporada/enclave).
7. Integrar en la evaluación criterios de **justicia ambiental**: especial protección de áreas con mayor vulnerabilidad y/o ya sometidas a presión acústica y contaminante.

C) Estándares verificables y medidas mínimas reales y aplicables

5. Convertir el objetivo de “grandes eventos sostenibles” en **estándares verificables** (condiciones mínimas) vinculados a: límites acústicos efectivos; horarios y número máximo de jornadas; planes de mitigación; planes de movilidad sostenible; planes de residuos/limpieza; protección de zonas verdes y arbolado; y medidas de prevención y reparación.

7. Incorporar un principio de **precaución**: cuando no sea posible garantizar el cumplimiento de estándares (por ubicación o acumulación), se deberá **limitar** el calendario o **reubicar** el evento.

D) Monitorización, transparencia y control

7. Establecer una **red de monitorización** (sonora y de otras variables relevantes) con publicación accesible de datos durante la celebración, montaje y desmontaje, y un informe posterior de cumplimiento (incluyendo incidencias y medidas correctoras).
7. Vincular autorizaciones a un régimen de **inspección y sanción** reforzado y **cláusulas de suspensión** en caso de incumplimientos reiterados o superaciones graves.
7. Eliminar la posibilidad de utilización de manera reiterada del “comodín” de la excepcionalidad vinculada al interés general, recogido en el artículo 19 de la OPCAT. La excepcionalidad reiterada deja de ser excepcional para convertirse en habitual, lo que provoca inseguridad jurídica para los vecinos que sufren estas decisiones.

E) Movilidad, espacio público y convivencia

10. Obligatoriedad de un **Plan de Movilidad del Evento**: refuerzo de transporte público, gestión del estacionamiento, itinerarios peatonales seguros, medidas ciclistas temporales cuando proceda, y reducción del tráfico de agitación; con coordinación interadministrativa.
7. Garantías de **accesibilidad y vida cotidiana**: preservación de itinerarios habituales, acceso a viviendas y comercios, y medidas específicas para población sensible (mayores, infancia, etc.).

F) Gobernanza y participación vecinal

12. Crear un **mecanismo estable de gobernanza** (mesa de seguimiento con participación vecinal y municipal) para los principales enclaves sometidos a eventificación, con evaluación anual, revisión de umbrales de saturación y mejora continua.

Indicadores propuestos (para incorporar a la evaluación ambiental del PEM)

- Nº de eventos multitudinarios/año por enclave y nº de jornadas (incl. montaje/desmontaje).
- Nº de superaciones de objetivos de calidad acústica y nº de quejas/incidencias registradas.
- Huella de movilidad del evento (reparto modal estimado y medidas correctoras).
- Residuos generados y tasa de recogida/limpieza post-evento.
- Afecciones sobre zonas verdes y espacio público (ocupación, compactación de suelos, daños a arbolado).

Con esta incorporación, el PEM pasaría de enunciar objetivos genéricos (“eventos sostenibles”) a dotarse de una **respuesta estratégica concreta**, compatible con la evaluación ambiental y con la protección del **derecho al descanso** y la salud urbana.

VII.4. Mantenimiento y gestión: sin esto, el PEM se queda en papel mojado

Sugerencias:

13. Que el PEM incluya criterios de **mantenimiento** del arbolado y de la infraestructura verde/azul (riego eficiente, selección de especies, suelos estructurales, alcorques funcionales), y un sistema de seguimiento anual con transparencia.

En virtud de lo expuesto, **SE SOLICITA** que, en el marco de la **evaluación ambiental estratégica** del Borrador del PEM (SIA 25/190), el órgano ambiental tenga por recibidas las anteriores sugerencias:

En **Madrid a 23 de enero de 2026**

Fdo.: Jorge Nacarino Morales - Federación Regional de Asociaciones Vecinales de Madrid.

5. ANEXOS

Anexo 1. Sugerencias concretas de Pedalibre incorporadas por la FRAVM

APORTACIONES DE PEDALIBRE AL BORRADOR DEL PLAN

ESTRATÉGICO MUNICIPAL DE MADRID

1. Suprimir el término micromovilidad por bicicleta y ciclos o bien, por Vehículos de Movilidad Personal, según corresponda.

JUSTIFICACIÓN

Al hilo de la recientemente aprobada Ley de Movilidad Sostenible

<https://www.boe.es/buscar/pdf/2025/BOE-A-2025-24545-consolidado.pdf> es importante dar a la bicicleta y a los ciclos, un papel propio alejado del término generalista micromovilidad, que incluyen medios de transportes que no son movilidad activa como los Vehículos de Movilidad Personal. En la citada Ley, no aparece el término de micromovilidad en ningún momento pero sí, un orden concreto de actuación en el que la movilidad activa debe favorecerse en primer término (Artículo 28. Sistema de medios de movilidad en el ámbito urbano)

2. En el apartado 2.9 relativo a la Movilidad (Pag. 175), incluir como Plan y programa de interés a nivel europeo la Declaración Europea sobre el Uso de la Bicicleta (C/2024/2377)

https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202402377 y atender a cada uno de sus 7 capítulos: desarrollo y fortalecimiento de las políticas sobre el uso de la bicicleta; promoción de una movilidad inclusiva, asequible y saludable; creación de más y mejores infraestructuras ciclistas; aumento de las inversiones y creación de condiciones favorables para el uso de la bicicleta; mejora de la seguridad vial; apoyo al empleo de alta calidad y al desarrollo de una industria europea de la bicicleta con presencia mundial; apoyo a la multimodalidad y al cicloturismo y mejora de la recogida de datos sobre el uso de la bicicleta.

JUSTIFICACIÓN

La bicicleta ocupa un papel muy relevante en el transporte del conjunto de la Unión Europea y se es consciente de los importantes beneficios de distinta índole que tiene su promoción.

Esta proclamación solemne del Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión Europea da buena cuenta de ello.

3. En el punto 2.9.2.2 de Resultado del proceso participativo previo, en el apartado correspondiente al Proceso de consulta a la ciudadanía, en los desafíos (Pag. 176), suprimir e incluir (en negrita): “La existencia de carriles bici debe aumentarse en todos los distritos, por ello en los distritos de Moncloa-Aravaca, Puente de Vallecas, Fuencarral, Ciudad Lineal, Usera y Latina se proponen conexiones estratégicas y una ampliación del número de estaciones de BiciMad, en especial en (Tetuán, y Villa de Vallecas y especialmente aquellos distritos que no son céntricos) para aumentar su concentración y cumplir con el criterio -puerta a puerta- que ha de tener la promoción de la bicicleta”.

JUSTIFICACIÓN

Desde Pedalibre, hicimos constar la necesidad de aumentar los carriles bici y las conexiones, no solo en los distritos que aparecen en el párrafo, sino en todo Madrid, tomando como referencia la Red Básica Ciclista que aparece en el Plan Director de Movilidad Ciclista y prestando especial atención a los ejes principales y estructurantes de la ciudad. Así mismo, subrayamos la necesidad de aumentar tanto las estaciones de Bicimad como los aparcabicis para favorecer una mayor cercanía con los puntos de origen y destino de los desplazamientos.

4. En el punto 2.9.3 Caracterización, apartado 2.9.3.1 Visión metropolitana, enunciado referido a las fortalezas y oportunidades a alcanzar (Página 195), debemos excluir del párrafo: “Madrid cuenta en octubre de 2025 con 1.167,5 Km. de infraestructura ciclista,...” los 403 Km. de carriles multimodales.

JUSTIFICACIÓN

Es un error hablar de los ciclocarriles o carriles multimodales como infraestructura ciclista ya que son meras marcas viales. Tampoco es válida que se contabilice como red ciclista esta tipología ya que la eficacia de estos carriles queda en entredicho. El propio Plan Director de Movilidad Ciclista reconoce el incumplimiento generalizado en la velocidad de los motorizados, especialmente en calles vías principales, el empleo de aparcamientos indebidos (segunda fila) y una alta intensidad de tráfico motorizado. Aspectos, todos ellos, incompatibles con un uso de la bicicleta normalizado y contrario a los criterios de inclusividad que rige el plan director antes referido. Incluso, el propio creador de los ciclocarriles, James Mackay, reconoció que fue un error, que ni mejora la seguridad de la bici ni promueve su uso. <https://usa.streetsblog.org/2016/03/10/american-sharrow-inventor-i-was-always-under-pressure-to-do-less>

5. En este mismo párrafo, también excluir, prácticamente, la mitad de los Km. de carriles bici segregados consignados.

JUSTIFICACIÓN

Se está contabilizado por separado cada uno de los sentidos del carril bici. Debemos ser coherentes con los kilómetros expuestos ya que, por ejemplo, en el párrafo que se refiere al número de kilómetros de autopistas y autovías (Pág. 179), no se contabiliza el número de carriles que componen cada uno de los sentidos.

6. En este mismo apartado, eliminar la buena aceptación de la red de ciclocarriles (sexto párrafo del apartado fortalezas y oportunidades, Pag. 195)

JUSTIFICACIÓN

Tal vez deberíamos especificar quién tiene una buena aceptación de los ciclocarriles. Desde luego que, para los ciclistas y potenciales ciclistas, no. Conocemos muchos casos de personas que han desistido de usar la bicicleta mientras esta tipología no se sustituya por carriles bici protegidos. Tal vez la buena aceptación de los ciclocarriles se dé entre los conductores de coche que no se ven mermados en el uso de la calzada o, incluso, entre responsables del propio ayuntamiento, ya que “calman sus conciencias” el pensar que están empleando medidas para favorecer la bicicleta sin reducir el espacio destinado al uso del coche, minimizando una supuesta resistencia a la pérdida de privilegios por parte de los conductores de automóviles y obviando, claramente, la capacidad de la bicicleta en reducir el número de coches en la ciudad.

El uso desmedido de los ciclocarriles, pone de manifiesto la ignorancia municipal “voluntaria o involuntaria” sobre qué condiciones debe reunir una calle para promover el uso de la bicicleta y proporcionar seguridad y percepción de seguridad a los futuros ciclistas. Su constante asimilación con las ciclocalles subraya esta ignorancia. Además, el propio creador de ellos, James Mackay, reconoció que fueron un error ya que no mejoran ni la seguridad de la bicicleta ni su promoción.

<https://usa.streetsblog.org/2016/03/10/american-sharrow-inventor-i-was-always-under-pressure-to-do-less>

7. En el punto 5.2.2, en el apartado iniciativas para la Planificación de la movilidad de nuevos desarrollos (Pag. 321), incluir (en negrita): “A nivel de movilidad externa, implementación de un sistema de movilidad sostenible para los desarrollos recientes (Sanchinarro, Las Tablas, Ensanche

de Vallecas, etc.) y los nuevos desarrollos del sureste, basado en corredores ciclistas protegidos, Bus Rapid o BRT de alta capacidad que conecten con nuevos intercambiadores de transporte [...]”

JUSTIFICACIÓN

Es muy importante en el proceso de planificación considerar la bicicleta como un modo de desplazamiento prioritario y potencialmente masivo. 8. En la misma página, en el punto referido a la planificación de una malla ciclista funcionalmente coherente, incluir (en negrita): “se propone la consolidación de una red ciclista continua, segura, protegida y conectada con otros modos, estructurada en corredores metropolitanos de larga distancia (Tres Cantos–Universidad Autónoma–Madrid, Corredor del Henares por la A-2, Rivas–Vallecas, Leganés–Atocha, Casa de Campo–Pozuelo), también en sus ejes urbanos estructurantes (Castellana-Recoletos-Prado- Delicias, Bailén-Gran Vía de San Francisco – Ronda de Toledo-Ronda de Valencia-Ronda de Atocha, Alcalá-Avenida de Logroño, Princesa-Gran Vía, Doctor Esquerdo-Francisco Silvela-Raimundo Fdez. Villaverde-Reina Victoria, Bravo Murillo, Cea Bermúdez-José Abascal- Av. América, Concha Espina-Ramón y Cajal-José Silva-Ulises-Moscatelar, Avenida Dr. García Tapia-Avenida de Moratalaz-Corregidor Diego Valderrábano-Camino de Vinateros, Méndez Álvaro–Madrid Río, Ciudad de Barcelona-Avenida Albufera, Pablo Neruda-Fuente Carrantona-Hnos. García Noblejas-Arturo Soria-Ingeniero Emilio Herrera, etc.), tomando como referencia la Red Básica Ciclista incluida en el Plan Director de Movilidad ciclista de Madrid 2008+ y conexiones de proximidad hacia equipamientos y estaciones mediante una red ciclista local, empleando una planificación circulatoria propia ciclista que incluya, giros exclusivos, doble sentido ciclable (circulación “a contramano” en calles secundarias), empleo de ceda el paso en fases rojas de semáforo, calles de convivencia peatón-bici, señalética propia, etc.

Para nuevos ejes ciclistas y conexiones, podrá emplearse para una rápida implementación, urbanismo táctico como paso previo a la implantación definitiva.

JUSTIFICACIÓN

Aunque nombrar todos los ejes y conexiones ciclistas pendientes de ejecutar sería muy extenso, sí creemos oportuno visibilizar algunos de los más importantes, máxime cuando hemos sobre pasado en dos ocasiones: 2016 y 2025, el plazo máximo que se había dado el Ayuntamiento de Madrid en ejecutarlos.

9. En el apartado siguiente “Reordenación del aparcamiento”, incluir al final: Se dotará de espacio de estacionamiento de bicicletas en un lugar preferente, a todos los establecimientos públicos (administrativos, educativos, culturales, recreativos, deportivos, comerciales, etc.), se impulsará la creación de bicicleteros en comunidades de vecinos consolidadas o, en su defecto, espacio en la vía pública (bicihangares) y se construirá a razón de 2 plazas mínimo en viviendas de nueva construcción, según la transposición de directivas europeas en el Código Técnico de Edificación.

JUSTIFICACIÓN

La escasez de aparcabicicletas es junto a la ausencia de vías ciclitas seguras, una de las razones del bajo uso de la bicicleta. Debemos cuidar que estas instalaciones se encuentren cercanas a los lugares de origen y destino de los desplazamientos, cuando no, dentro de ellos.

10. Incluir en el apartado: Principales planes, políticas, estrategias, proyectos y programas con los que se alinea (Punto 5.2.2), la Declaración Europea sobre el uso de la bicicleta

https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202402377

JUSTIFICACIÓN

La bicicleta ocupa un papel muy relevante en el transporte del conjunto de la Unión Europea y se es consciente de los importantes beneficios de distinta índole que tiene su promoción.

Esta proclamación solemne del Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión Europea da buena cuenta de ello. La intención es que, la Unión Europea, en cooperación en con los estados miembros, se aplique en toda su extensión.

11. Incluir en el apartado Principales planes, políticas, estrategias, proyectos y programas con los que se alinea (Punto 5.2.2 – Pag. 322), el Plan de Calidad de aire de la ciudad de Madrid y Cambio Climático (PLAN A)

<https://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/Sostenibilidad/CalidadAire/Ficheros/PlanACalidadAire2019.pdf>

JUSTIFICACIÓN

Este Plan, actualmente vigente, trata entre otras cuestiones, de la transformación de ejes principales para dotar de espacio propio a la bicicleta y promover su uso.

12. Incluir en el apartado Transformación de ejes emblemáticos (Punto 5.2.3), en negrita: “mejora y activación de ejes emblemáticos de la ciudad—López de Hoyos, Alcalá, Arturo Soria, Bravo Murillo, Embajadores—Delicias—Legazpi, Oporto—Orcasitas— Villaverde, Vinateros, Pablo Neruda— , etc., mediante mejora del espacio público, renaturalización, fortalecimiento del comercio local, incorporación de usos mixtos, calzado de tráfico, continuidad peatonal y ciclista (segura y protegida), y mejora de la accesibilidad al transporte público”

JUSTIFICACIÓN

Vistos los antecedentes que tiene Madrid en cuanto al abuso y la arbitrariedad en la implantación de ciclocarriles o carriles multimodales, es importantes referirnos siempre a vías ciclistas exclusivas, seguras y protegidas 13. Incluir en el apartado: Principales planes, políticas, estrategias, proyectos y programas con los que se alinea (Punto 5.2.3 – Pag. 323), la Declaración Europea sobre el uso de la bicicleta.

https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202402377

JUSTIFICACIÓN

La bicicleta ocupa un papel muy relevante en el transporte del conjunto de la Unión Europea y se es consciente de los importantes beneficios de distinta índole que tiene su promoción.

Esta proclamación solemne del Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión Europea da buena cuenta de ello. La intención es que, la Unión Europea, en cooperación en con los estados miembros, se aplique en toda su extensión.

14. Incluir en la presentación del punto 5.2.6 (en negrita): “Línea estratégica orientada a promover entornos urbanos saludables mediante la mejora de la calidad del aire, el fomento de la movilidad activa, la reducción de la contaminación acústica y el incremento del confort climático en espacios públicos, integrando soluciones basadas en la naturaleza y tecnologías sostenibles”.

JUSTIFICACIÓN

Es una evidencia que no precisa explicación, los beneficios para salud que tiene el ejercicio físico, vinculado a la movilidad activa 15. Incluir en el primer párrafo del apartado Iniciativas del punto 5.3.2 – Pag. 334 (en negrita): “Reconfiguración de entradas a la ciudad como puertas metropolitanas:

reconfiguración de tramos estratégicos de acceso desde el área metropolitana -Castellana- A-1, Avenida de América-A-2 (Puente CEA), Av. Andalucía, A-42, A-5, A-6, M-11 y M-603, entre otras- como puertas urbanas de carácter metropolitano, superando su condición de infraestructuras exclusivamente viarias. La iniciativa plantea su evolución hacia ejes urbanos multimodales, incorporando espacio público de calidad, accesibilidad peatonal y ciclista segura y de calidad, usos integrados y una mejor articulación con los tejidos colindantes”.

JUSTIFICACIÓN

Estos ejes suelen ser los más directos para comunicar el área metropolitana con la capital. Conviene considerarlos de cara a implantar infraestructura ciclista de calidad.

16. Incluir en el párrafo: Consolidación y mejora de ejes culturales y de acceso al paisaje rural y natural del punto 5.3.2 – Pag. 334 (en negrita): “identificación y activación de ejes con valor histórico, paisajístico, natural, memoria urbana y rural, y patrimonio industrial y ferroviario, activando los grandes ejes culturales metropolitanos como Prado–Atocha–Reina Sofía– Delicias–Matadero -con desdoble a Usera-Carabanchel hacia el oeste y Tierno Galván hacia el este-, el eje cultural del Manzanares -que integra Príncipe Pío, Madrid Río y Casa de Campo-, así como los principales corredores naturales y de acceso al paisaje (vías pecuarias, corredores verdes metropolitanos), conectando cultura urbana y patrimonio natural. Estos ejes funcionan como paisajes culturales continuos que articulan programación, equipamientos, conectividad peatonal y ciclista segura y protegida, espacio público y entornos rurales y naturales”

JUSTIFICACIÓN

La movilidad activa incluye ambos modos: caminar e ir en bicicleta. No debemos olvidar ninguno.

17. Incluir en el párrafo: Reconfiguración de la M-30 como interfaz urbana del punto 5.3.2 – Pag. 334 (en negrita): “concepción del Arco Este de la M-30 como un espacio de oportunidad para la transformación urbana en todo su desarrollo, recualificando la conexión Madrid Nuevo Norte y Abroñigal, mejorando la conectividad entre los distritos colindantes, reduciendo el efecto de frontera urbana, priorizando puntos de cosido en Usera–Arganzuela, Puente de Vallecas–Retiro, Fuencarral, La Concepción, Moratalaz–Estrella. Activar a lo largo de su recorrido intervenciones de regeneración a gran escala, permitiendo la puesta en valor del suelo público municipal que ocupa la infraestructura viaria actual mediante superposición sobre ella de nuevos espacios públicos para la ciudad, Documento BASE (Borrador Abierto de Síntesis Estratégica) Plan Estratégico Municipal de Madrid 335 nuevas edificaciones multifuncionales -integrando vivienda libre y protegida, actividad económica y equipamientos públicos y privados-, y nuevas continuidades peatonales, ciclistas y de transporte sostenible”

JUSTIFICACIÓN

La movilidad activa incluye ambos modos: caminar e ir en bicicleta. No debemos olvidar ninguno.

18. Incluir en el apartado: Principales planes, políticas, estrategias, proyectos y programas con los que se alinea (Punto 5.2.6 – Pag. 335), la Declaración Europea sobre el uso de la bicicleta.

https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202402377

JUSTIFICACIÓN

La bicicleta ocupa un papel muy relevante en el transporte del conjunto de la Unión Europea y se es consciente de los importantes beneficios de distinta índole que tiene su promoción.

Esta proclamación solemne del Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión Europea da buena cuenta de ello. La intención es que, la Unión Europea, en cooperación con los estados miembros, se aplique en toda su extensión.

Anexo 2. Documento de sugerencias FRAVM al UNP 04.03

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
Comunidad de Madrid
C/ Alcalá 16
28014 Madrid
Área de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad
Ayuntamiento de Madrid
Calle Montalbán 1
28014 Madrid

Número de expediente: 135-2024-00406

Asunto: Sugerencias al documento en fase de consulta de la Modificación Puntual para el desarrollo del ámbito UNP 04.03 - Nueva Centralidad del Este

D. Jorge Nacarino Morales, mayor de edad, vecino/a de Madrid, con DNI, en su calidad de presidente de la Federación Regional de Asociaciones Vecinales de Madrid (FRAVM), con domicilio social en Madrid en el número 24 - 1º de la calle San Cosme y San Damián, código postal 28012, comparece y, como mejor proceda,

EXPONE:

Ante la publicación en el Portal de Transparencia de la Comunidad de Madrid del Documento en fase de consulta a los efectos de la Ley 21/2013 de 9 de diciembre, de la Modificación Puntual para el desarrollo del ámbito UNP 04.03 - Nueva Centralidad del Este y de los suelos procedentes del municipio de Coslada como consecuencia de la alteración de términos municipales Decreto 179/2002 en el término municipal de Madrid (SIA 25/133), dentro del plazo preceptivo presenta este **escrito de sugerencias** al documento arriba mencionado.

Pese a tratarse de un trámite de Consulta a las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas, y a no haber sido notificada la consulta a LA FEDERACIÓN REGIONAL DE ASOCIACIONES VECINALES DE MADRID, considera a dicha federación como parte interesada, al constar en sus estatutos como finalidad la preservación del hábitat y la defensa del medio ambiente urbano y el espacio natural en todos sus aspectos, en virtud de las disposiciones del Convenio de Aarhus sobre participación pública durante la fase de elaboración de disposiciones reglamentarias o instrumentos normativos.

1. Objeto del escrito

En el trámite de consulta e información pública asociado al procedimiento de evaluación ambiental estratégica de la Modificación Puntual vinculada al desarrollo del ámbito UNP 04.03 – Nueva Centralidad del Este y suelos procedentes de Coslada (SIA 25/133), se formulan las presentes **sugerencias** con un claro **objetivo**:

Que la modificación puntual oriente una decisión estratégica de preservación: proteger el conjunto del ámbito UNP 04.03 (incluida la superficie procedente de Coslada) frente a su urbanización, configurándolo como gran espacio natural metropolitano —“Casa de Campo del Este”—, evitando su transformación en un parque urbano convencional o en una pieza subordinada a una operación inmobiliaria.

CONSIDERACIONES TÉCNICAS, URBANÍSTICAS Y JURÍDICAS

2. Situación urbanística: ausencia de “derecho a urbanizar” y capacidad plena para elegir la alternativa de conservación

El UNP 04.03 se sitúa en una fase **preliminar** del proceso urbanístico. Su régimen (urbanizable no programado / no sectorizado) implica que **no existe desarrollo automático** ni consolidación de derechos urbanísticos ejecutivos sin los instrumentos previos correspondientes (sectorización y ordenación de detalle, con su evaluación ambiental y sectorial). En términos prácticos: **aún estamos a tiempo** de tomar una decisión correcta desde la planificación estratégica.

Esto es especialmente relevante en un ámbito que arrastra condicionantes históricos (operaciones fallidas del pasado) y modificaciones territoriales (incorporación de suelos procedentes de Coslada), que obligan a reconsiderar la lógica del desarrollo bajo el prisma actual: **emergencia climática, pérdida acelerada de biodiversidad, déficit de grandes espacios naturales en el Este y necesidad de infraestructura verde y azul funcional**.

Conclusión: no estamos ante “un plan que sólo admite matices”; estamos ante un ámbito donde la evaluación ambiental estratégica debe poder comparar alternativas reales y escoger la más sostenible, aunque implique **no urbanizar**.

3. Valor ambiental y metropolitano: oportunidad única para un gran espacio natural continuo en el Este

Las Lagunas de Ambroz y su entorno no son una “zona verde” intercambiable: constituyen un enclave con biodiversidad singular y una funcionalidad ecosistémica ligada al régimen hídrico y al paisaje del Este. En una ciudad donde los grandes espacios naturales se concentran históricamente en otras áreas, la preservación de este ámbito representa una oportunidad estratégica para equilibrar territorialmente el acceso a naturaleza urbana de calidad.

Convertir el ámbito en un desarrollo residencial-terciario “con parque” incorporado supondría, en la práctica, **fragmentación, efecto borde, presión humana intensa, contaminación difusa, artificialización del suelo y alteración hidrológica**, es decir: el camino más corto hacia la degradación del sistema, cuando no su desaparición.

Casa de Campo del Este significa lo contrario: **un espacio natural continuo, no urbanizado**, con conectividad ecológica y gestión orientada a conservación y educación ambiental, no a explotación urbanística.

4. La cuestión hídrica obliga a máxima prudencia: origen freático y necesidad de coordinación con el organismo de cuenca

La documentación expuesta (y los estudios existentes) apuntan a que el sistema lagunar tiene un funcionamiento vinculado al **acuífero** (origen freático), con implicaciones evidentes en materia de aguas y en el dominio público hidráulico, así como en el reparto competencial.

Implicación inevitable: antes de autorizar cambios de planeamiento que acerquen urbanización, grandes viales o volúmenes edificatorios, la Administración debe aplicar un **principio de cautela reforzado**: informes sectoriales pertinentes, coordinación efectiva con el organismo de cuenca cuando proceda y evaluación ambiental estratégica que trate el régimen hídrico como condicionante estructural, no como un detalle del proyecto.

5. La cuestión de la vivienda

En la documentación de la Modificación Puntual se asume la tesis de que el problema del acceso a la vivienda en Madrid es el resultante de una oferta escasa de viviendas, sin considerar otros factores como el número de viviendas vacías en la ciudad, la propia especulación inmobiliaria -ligada al sector turístico y de la construcción-, la deficiente regulación y la ausencia de políticas decididas de vivienda pública que cubran las necesidades de las personas con rentas bajas y

medias o lo que viene a ser lo mismo a nuestro juicio, por qué seguir insistiendo en el mismo modelo de política de vivienda que ha resultado fallido década tras década en Madrid.

Además, las proyecciones demográficas y de futura demanda de vivienda parten de la premisa de un crecimiento poblacional ilimitado para Madrid, ignorando los escenarios de crisis climática y ecológica en que nos encontramos o potenciales crisis económicas tan recurrentes en lo que llevamos de siglo.

Madrid, con su área metropolitana, es ya una megalópolis que absorbe infinidad de recursos de otros territorios y genera enormes cantidades de residuos. Sin embargo, lejos de promover un reequilibrio territorial, se plantea que la ciudad y la región sigan aumentando indefinidamente su población, atrayendo más turismo e inversiones, ampliando sus infraestructuras y profundizando en su insostenibilidad estructural con la urbanización de absolutamente todo el terreno disponible. Hay que resaltar que **todos los terrenos libres de la zona sureste del municipio se encuentran ya en distintas fases del proceso de urbanización con más de 250.000 nuevas viviendas proyectadas.**

6. Coherencia con el propio PEM: si el plan dice “preservar”, hay que hacerlo verdad en la ordenación del UNP 04.03

El PEM menciona las Lagunas de Ambroz dentro de la infraestructura azul y reconoce la necesidad de **preservar espacios de alto valor y amortiguar la presión urbana**. Esa orientación, para ser creíble, debe traducirse en una determinación estratégica: **en este ámbito concreto, preservar significa no urbanizar.**

SUGERENCIAS Y PROPUESTAS CONCRETAS

7. Decisión estratégica principal: preservación integral del UNP 04.03 como “Casa de Campo del Este”

Se propone que la tramitación asociada a la modificación puntual asuman como **alternativa preferente**:

1. **Preservar la totalidad del ámbito UNP 04.03, incluyendo los suelos procedentes de Coslada, como espacio natural continuo no urbanizado**, articulado como infraestructura verde y azul metropolitana.
2. Declarar el ámbito como **pieza estratégica de adaptación climática y biodiversidad** (captura de carbono, regulación térmica, infiltración, conectividad ecológica, refugio de avifauna y hábitats).
3. Diseñar una gestión compatible con conservación: restauración ecológica, accesos regulados, educación ambiental, vigilancia y mantenimiento, evitando la “parquización dura” y los usos incompatibles.

Esta propuesta no es una consigna: es la **traducción operativa** del principio de prevención y de la lógica de infraestructura verde y azul que el propio PEM, también en consulta para evaluación ambiental estratégica, enuncia.

8. Traducción urbanística: cambio de clasificación/calificación a suelo protegido para TODO el ámbito

Para que la protección no dependa de futuras decisiones discrecionales, se solicita activar un **blindaje urbanístico integral**, no parcial:

- En el marco municipal (modificación puntual / determinaciones del planeamiento): **reclasificar/calificar la totalidad del ámbito como suelo no urbanizable con protección ambiental/ecológica**, con un régimen de usos compatible con conservación (restauración, investigación, educación ambiental, itinerarios de baja intensidad, etc.).

- En paralelo, impulsar el encaje autonómico equivalente (protección a escala regional), para aportar estabilidad jurídica y evitar que el ámbito quede expuesto a vaivenes.

Clave: no limitar la protección al “entorno del humedal” o al “barrio sur”, porque el valor del sistema depende del **conjunto**: conectividad, hidrología, gradientes y paisajes.

9. Evaluación Ambiental Estratégica: alternativas reales, jerarquizadas y comparables

Se solicita que el Estudio Ambiental Estratégico (y el procedimiento de alcance) obligue a evaluar, al menos, estas alternativas:

- **Alternativa 0 (no urbanizar / conservación integral)** —que debe figurar como alternativa plenamente desarrollada, no como un párrafo testimonial.
- **Alternativa de preservación integral** (Casa de Campo del Este) con medidas de restauración y gestión.
- Cualquier alternativa urbanizadora (si se mantiene) sólo como contraste, explicitando impactos acumulativos y sin maquillar con “medidas correctoras” inviables.

Además, deben incorporarse expresamente:

- análisis de impactos acumulativos (tráfico, ruido, iluminación, contaminación difusa, sellado),
- evaluación hidrológica e hidrogeológica como condicionante mayor, y
- análisis de fragmentación y efecto borde.

10. Coordinación interadministrativa obligatoria: Madrid–Coslada–Comunidad–CHT

Dado el carácter intermunicipal (suelos procedentes de Coslada) y el componente hídrico, se propone:

1. **Mesa técnica interadministrativa** (Ayuntamiento de Madrid, Comunidad de Madrid, Ayuntamiento de Coslada y organismo de cuenca) con planificación concreta de objetivos, temporalización de resultados y transparencia.
2. Incorporación de informes sectoriales y cartografía oficial sobre aguas y humedales, antes de cualquier determinación irreversible.

11. Protección ambiental complementaria: figuras específicas y planes de gestión

Sin perjuicio del blindaje urbanístico (que es la llave principal), se solicita impulsar figuras de protección ambiental que refuercen la conservación y aporten herramientas de gestión (catálogo de humedales, refugio de fauna u otras equivalentes), con plan de actuación, seguimiento y control de usos.

12. Medidas cautelares inmediatas mientras se tramita el planeamiento

Para evitar daños antes de tiempo (y “hechos consumados”), se solicita:

- Paralización y prohibición de cualquier actividad minera en el ámbito,
- moratoria o suspensión de actuaciones de transformación material relevantes en el ámbito,
- control de accesos/vertidos y medidas de vigilancia básica,
- y puesta en marcha de acciones de restauración ecológica temprana allí donde proceda.

SOLICITUDES FINALES

Por todo lo anterior, **SE SOLICITA**:

1. Que la tramitación asociada a la modificación puntual incorpore como determinación estratégica la **preservación integral del ámbito UNP 04.03** frente a su urbanización,

configurándolo como **Casa de Campo del Este**: gran espacio natural continuo, no urbanizado, de infraestructura verde y azul metropolitana.

2. Que el procedimiento relativo al UNP 04.03 y suelos de Coslada (SIA 25/133) **cambie la clasificación/calificación a suelo protegido de TODO el ámbito**; reclasificar/calificar todo el ámbito como suelo no urbanizable con protección ambiental/ecológica, con un régimen de usos compatible con conservación, e impulsar en paralelo el encaje autonómico equivalente (protección a escala regional), para aportar estabilidad jurídica y evitar que el ámbito quede expuesto a vaivenes.
3. Que el órgano ambiental exija en la EAE una alternativa de conservación integral plenamente desarrollada y comparada con rigor, con **figuras de protección ambiental que refuercen la conservación**, con herramientas de gestión (catálogo de humedales, refugio de fauna u otras equivalentes) y con plan de actuación, seguimiento y control de usos.
4. Que se active coordinación interadministrativa con Coslada y el organismo de cuenca cuando proceda, con informes sectoriales previos a cualquier determinación irreversible.
5. **Aplicar medidas cautelares inmediatas mientras se tramita el planeamiento**: moratoria o suspensión de actuaciones de transformación material relevantes en el ámbito, especialmente de los movimientos de tierras en el entorno de la Laguna Grande y la extracción de agua de la misma, así como el control de accesos/vertidos y medidas de vigilancia básica.

Estamos ante una decisión que no admite medias tintas: **si se urbaniza el ámbito, aunque sea “con parque”, el sistema se pierde**. Precisamente por eso, este trámite es el momento de hacer lo que luego ya no se podrá corregir.

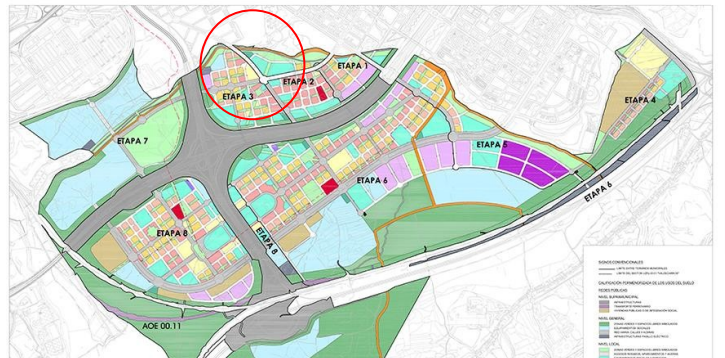
En **Madrid a 23 de enero de 2026**

Fdo.: Jorge Nacarino Morales - Federación Regional de Asociaciones Vecinales de Madrid.

Anexo 3. Propuesta técnica: BRT sobre Arroyo de la Gavia y Camino de la Magdalena

1. Objeto del documento

El presente documento tiene por objeto trasladar algunas consideraciones técnicas y paisajísticas en relación con la previsión de un viaducto para el Bus de Tránsito Rápido (BRT) entre el polígono de la Atalayuela y la Etapa 2 del PAU de Valdecarros, sobre el cauce del arroyo de la Gavia.



No pretendemos cuestionar la necesidad de dotar al nuevo desarrollo de un transporte público de alta capacidad —objetivo que compartimos plenamente—, sino poner sobre la mesa algunos efectos no deseados de la solución actualmente planteada y sugerir alternativas más compatibles con la protección del paisaje, de la memoria del territorio y de la funcionalidad del propio sistema BRT.

2. Un territorio con un relato paisajístico y de memoria muy definido

El ámbito sobre el que se proyecta el viaducto no es un espacio neutro ni residual. Al contrario, presenta una serie de elementos que, juntos, construyen un relato territorial muy singular:

- **El arroyo de la Gavia** mantiene todavía un trazado reconocible, que actúa como columna vertebral del paisaje y como memoria viva del sistema hidrológico que articulaba tradicionalmente este sector del sureste de Madrid.



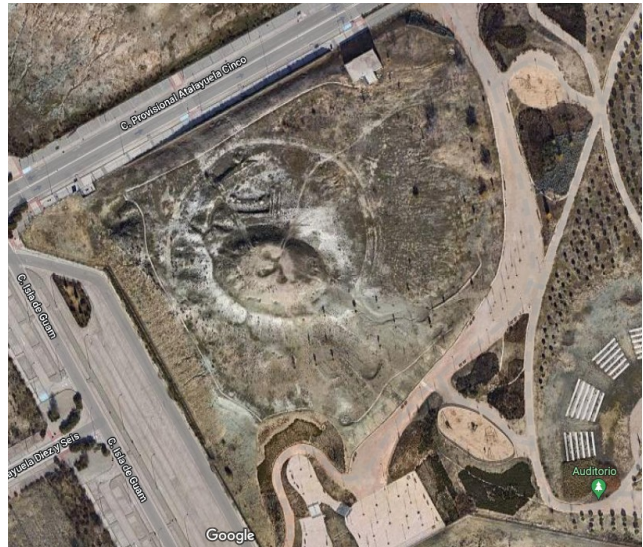
- **El Parque de la Gavia** incorpora una ría que precisamente emula el antiguo arroyo, prolongándose visual y funcionalmente hacia el cauce actual.

Es decir, parque, ría y arroyo forman un continuo que explica al ciudadano de hoy cómo era este valle antes de la urbanización intensiva.

- **El Cerro de la Atalayuela**, lindando con el polígono homónimo y el parque, constituye el único relieve del entorno que ha quedado prácticamente al margen de los procesos urbanísticos recientes. Es, en la práctica, el último testigo del paisaje original de esta zona, junto con el cauce del arroyo.

A este valor paisajístico se suma un componente de **memoria histórica** de enorme interés. El Cerro de la Atalayuela fue una posición fortificada durante la Guerra Civil Española. La posición, excavada y documentada, presenta la típica estructura en tridente, con tres pozos de tirador y trinchera de acceso/evacuación, además de una trinchera perimetral en diente de sierra, puestos avanzados de tirador y pozo de granadero, junto a otros elementos propios de este tipo de defensas.

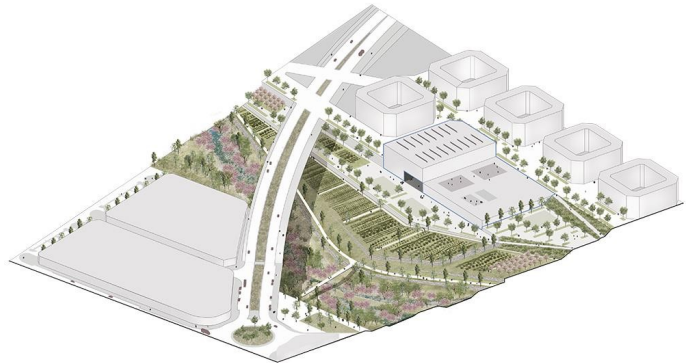
Toda esta configuración se entiende precisamente en relación con el **camino de la Magdalena o cañada Real del Santísimo**, que discurre en paralelo al cauce del arroyo. La posición fortificada batía una posible incursión por ese corredor natural. Es decir: el arroyo, el camino y el cerro forman un conjunto paisajístico y de memoria que solo tiene pleno sentido cuando se conserva la lectura unitaria del valle.



3. Impacto del viaducto sobre el arroyo y el relato del territorio

La construcción de un nuevo viaducto sobre el cauce del arroyo de la Gavia supondría introducir un elemento arquitectónico dominante justo en el corazón de este sistema:

- **Rompería la continuidad visual** entre el Parque de la Gavia, su ría artificial y el cauce vivo del arroyo, diluyendo el esfuerzo realizado para recuperar y explicar este paisaje al conjunto de la ciudadanía.



- **Desdibujaría el corredor natural formado por arroyo y camino**, que es precisamente el soporte del relato histórico asociado a la posición defensiva del Cerro de la Atalayuela. Si el valle se coloniza con nuevas infraestructuras sobreelevadas, el relato deja de ser legible sobre el terreno y pasa a ser, en la práctica, un mero dato en un plano o en un informe arqueológico.
- **Debilitaría el potencial del arroyo como futuro corredor ecológico y espacio de transición** entre el ámbito industrial/logístico de la Atalayuela y las nuevas áreas residenciales de Valdecarros. En un contexto de cambio climático, preservar estos corredores como estructura verde principal no es solo una cuestión estética: tiene

implicaciones en términos de confort climático, biodiversidad y calidad de vida.

En definitiva, añadir un viaducto más sobre el cauce y su camino asociado equivale, en la práctica, a condenar el arroyo a una desaparición efectiva en el imaginario y en la experiencia cotidiana de quienes vivirán y trabajarán en Valdecarros y entre quienes ya vivimos en el Ensanche de Vallecas. El cauce quedaría físicamente ahí, pero su papel como eje identitario del paisaje se vería muy



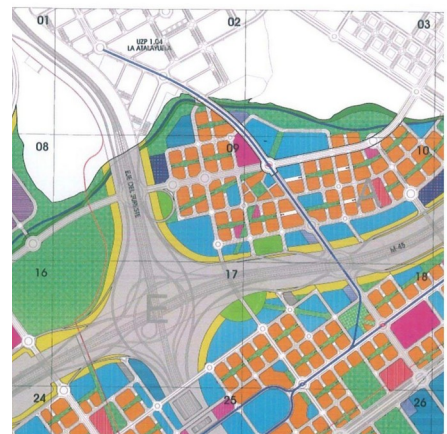
mermado.

4. Dudas sobre la viabilidad funcional del corredor BRT previsto

Más allá del impacto paisajístico, la solución propuesta plantea dudas razonables desde el punto de vista de la viabilidad técnica y funcional del propio BRT en su tramo hacia la estación de Cercanías de El Pozo.

Para lograr dicha conexión, el BRT, tras cruzar desde Valdecarros hacia la Atalayuela, tendría que:

- Recorrer el **Camino del Pozo del Tío Raimundo**.
- **Salvar dos líneas de ferrocarril,**
- **Cruzar una vía de servicio de la M-40**
- Y finalmente **superar la propia M-40.**



La experiencia reciente en la zona muestra además algunos condicionantes relevantes. El antiguo paso bajo el ferrocarril, con un único carril y regulado por semáforo, ha sido sustituido por un nuevo acceso que mejora la situación anterior, pero **no dispone de ancho suficiente para incorporar una plataforma reservada específica para el BRT**. Esto compromete la posibilidad de ofrecer un

servicio realmente rápido, regular y segregado del tráfico general, que es precisamente la razón de ser de un BRT.

En la práctica, la solución más viable desde el punto de vista estrictamente viario podría pasar por **derivar el BRT hacia la M-31**, pero en ese caso se reduciría significativamente la capacidad del sistema para dar un buen servicio de proximidad al polígono de la Atalayuela, que es uno de los



objetivos declarados de la actuación.

En otras palabras, el diseño actual obliga a un equilibrio muy complejo entre:

- garantizar una plataforma realmente específica de BRT,
- asegurar la accesibilidad al polígono de la Atalayuela,
- y resolver un número elevado de cruces de infraestructuras, con el riesgo de terminar en una solución intermedia que ni sea un BRT “de verdad” ni responda adecuadamente a las necesidades locales.

5. Propuesta: replantear el cruce del arroyo y reforzar el valor del valle

Desde esta perspectiva, entendemos que **antes de consolidar la opción de un viaducto sobre el arroyo de la Gavia**, sería conveniente:

1. **Revisar el corredor BRT en su conjunto**, evaluando alternativas de trazado que:
 - minimicen los nuevos cruces sobre el cauce y el camino asociados al arroyo,
 - prioricen la continuidad paisajística y ecológica del valle,
 - y mantengan, en la medida de lo posible, un servicio eficaz a la Atalayuela.
2. **Tratar el arroyo y el Cerro de la Atalayuela como piezas centrales de la futura estructura verde de Valdecarros**, no como simples espacios residuales entre infraestructuras. Esto puede incluir:
 - la consolidación de un corredor peatonal y ciclista de calidad,
 - la integración de los restos de la posición defensiva en un itinerario de memoria histórica,
 - y el refuerzo del vínculo visual y funcional entre el Parque de la Gavia, su ría y el cauce
3. **Explorar soluciones de menor impacto** para el cruce entre Valdecarros y la Atalayuela, estudiando opciones que no supongan una nueva gran estructura sobreelevada en el punto más sensible del valle, desplazando dicho cruce a un tramo donde su impacto sea menor



desde el punto de vista paisajístico y patrimonial. Proponemos que ese punto sea junto al actual puente de la M-31.

6. Consideraciones finales

Somos conscientes de la complejidad técnica y administrativa que implica cualquier modificación del planeamiento y de los proyectos en marcha. Precisamente por eso creemos que este es el momento adecuado para ajustar el diseño, antes de que la solución del viaducto quede definitivamente fijada.

El arroyo de la Gavia, el Parque de la Gavia y el Cerro de la Atalayuela ofrecen una oportunidad poco frecuente en los nuevos desarrollos urbanos: la posibilidad de construir un barrio en el que el relato del paisaje y de la memoria histórica no quede sepultado bajo las infraestructuras, sino que forme parte del día a día de quienes lo habiten.

Insistimos en que, con estas líneas, no pretendemos bloquear el avance del transporte público de alta capacidad hacia el sureste, sino contribuir —desde el máximo respeto institucional— a que el diseño final:

- refuerce la calidad paisajística y ambiental del nuevo Valdecarros,
- ponga en valor el patrimonio histórico existente,
- y garantice un BRT funcional, reconocible y eficiente.

Quedamos a su disposición para ampliar cualquiera de estas cuestiones y para colaborar, en la medida de nuestras posibilidades, en la búsqueda de la solución más equilibrada para el conjunto de la ciudad.