

PROCESO: Debate sobre la necesidad de creación de Zonas de Aparcamiento Vecinal (ZAV) en los barrios de Moscardó y Almendrales.

Fechas: Del 1 de marzo al 15 de marzo, ambos incluidos.

URL: <https://decide.madrid.es/legislation/processes/99/debate>

Objeto:

Se abre un espacio de debate con el objeto de conocer la opinión de la ciudadanía del distrito sobre:

- En qué medida el vecindario de los barrios de Moscardó y Almendrales perciben el “efecto frontera” con la zona SER u otras circunstancias que producen un uso intensivo del estacionamiento en la vía pública en detrimento fundamentalmente de las personas residentes.
- Identificar qué zonas según los vecinos tienen este uso intensivo y necesitarían de la creación de una Zona de Aparcamiento Vecinal (ZAV).
- Definir las condiciones (días y horario) de las ZAV que se propongan

Las ideas que surjan de este debate servirán para enriquecer el conocimiento de los responsables del distrito sobre las necesidades de sus habitantes, que complementará la información obtenida de los vecinos en los espacios presenciales. No es, por lo tanto, un proceso con carácter vinculante.

Formato: Tres preguntas a debate.

Nota informativa: los datos de este informe se refieren a las opiniones ofrecidas por la ciudadanía desde la publicación del proceso hasta las 24:00 horas del día 15 de marzo de 2019.

Información global de la participación

- Número total de comentarios: 134

Número de comentarios por pregunta

Pregunta 1.- Qué zonas o calles en los barrios de Moscardó y Almendrales, que por su proximidad con las zonas de estacionamiento regulado, piensas que se convierten en zonas de aparcamiento de no residentes generando escasez de aparcamiento para los residentes.

- Número de comentarios: 52

Pregunta 2.- En que momentos del día y de la semana piensas que se da más esta escasez de aparcamiento para los residentes.

- Número de comentarios:52

Pregunta 3.- Qué opinión te merece la creación de una Zona de Aparcamiento Vecinal (destinada al aparcamiento exclusivo de los empadronados en los días y horas que se determinen de manera totalmente gratuita), en determinadas zonas de los barrios de Moscardó y Almendrales para evitar este “efecto frontera” con las zonas de aparcamiento regulado.

- Número de comentarios:30

Síntesis sobre los comentarios más apoyados *(los comentarios que se incluyen a continuación están extraídos textualmente del proceso de debate)*

Pregunta 1.-

Qué zonas o calles en los barrios de Moscardó y Almendrales, que por su proximidad con las zonas de estacionamiento regulado, piensas que se convierten en zonas de aparcamiento de no residentes generando escasez de aparcamiento para los residentes.

Comentarios más apoyados:

-Casi la totalidad del barrio de Moscardó sufre la problemática del aparcamiento por diversas situaciones. Empezando por el Paseo de Santa María de la Cabeza en su numeración impar y las calles adyacentes, todas por la cercanía al intercambiador de Plaza Elíptica. Todas las calles limítrofes: San Nicomedes, San Filiberto, Juan Español, Manuel Noya... sufren un exceso de estacionamiento de gente no residente que deja su vehículo personal/empresa; unos cambiando los vehículos y otros para tomar el metro. Los alrededores del metro de Usera tienen la misma problemática. Amparo Usera, Mirasierra, Gumersindo Azcárate, Francisco Ruano, Andrés Arteaga, Cuesta, Ramón de Madariaga, Sanchis Banús, General Marvá, Mariblanca. Lo mismo ocurre en Antonio López, Avenida Manzanares y calles perpendiculares a estas dos, efecto frontera con la SER, Madrid Río y centro comercial Plaza Río.

- Participantes a favor: 9
- Participantes en contra: 0

- Todo el barrio Moscardo debería tener ZAV y la Parte de Almendrales de Avda. Córdoba y Hospital mínimo. Dejando en las vías principales aparcamientos para no residentes, así como los alrededores de los Mercados Municipales, para apoyar el pequeño comercio.

- Participantes a favor: 7
- Participantes en contra: 0

-El barrio Moscardó sufre un efecto frontera total. Limita con la M30 y por lo tanto con la zona SER, tiene la entrada de la A42 y la Avda de Andalucía. Tiene metro y una red de autobuses muy completa y está limitando también con Madrid central. Todo esto hace imposible el aparcamiento a cualquier hora del día los 7 días de la semana.

- Participantes a favor: 7
- Participantes en contra: 0

- Toda la zona que rodea el metro de Almindrales: C/ Antonio López, Camino de Perales, Av. Córdoba y calles aledañas

- Participantes a favor: 6
- Participantes en contra: 0

-Es necesario sacar a los coches que no sean de residentes de la ciudad... poco a poco, y la manera de hacerlo es haciendo aparcamientos disuasorios a las afueras y priorizando a los residentes de la ciudad.

- Participantes a favor: 6
- Participantes en contra: 0

-Toda la calle Amparo Usera y sus adyacentes, asimismo C/ Juan Español y sus paralelas, están siempre llenas

- Participantes a favor: 6
- Participantes en contra: 0

-En Almindrales: es casi imposible aparcar en todas las calles perpendiculares y paralelas a Marcelo Usera comprendidas entre la calle Olvido y Nicolás Sánchez a cualquier hora del día. No solo por el uso como zona de aparcamiento colindante a la almendra central, sino también por la práctica habitual de los talleres de coches concentrados en estas calles que quitan uno y ponen otro.

- Participantes a favor: 6
- Participantes en contra: 0

-Todas las calles del barrio Moscardó, bien por proximidades de bocas de metro, intercambiador de transporte, centro comercial, piscina ,campo de fútbol, colegios, ambulatorio, venta encubierta de coches de segunda mano.... está todo el barrio afectado pues las calles que no están próximas a esa zonas se ven también saturadas por el desplazamiento de los residentes de dichas zonas que no tienen sitio en sus lugares o por las furgonetas que se dejan apartadas como plaza reservada para intercambiar vehículos

- Participantes a favor: 6
- Participantes en contra: 0

Pregunta 2.- ¿Qué aspectos consideras que deberían regularse de manera prioritaria?

Comentarios más apoyados:

- Bajo mi punto de vista, sí un servicio público como el taxi está regulado (como me parece lógico tratándose de licencias otorgadas por la administración), es más que necesario regular los HORARIOS, DESCANSOS, FORMAS DE PRESTAR SERVICIO, Y LIMITACIÓN DE ACCESO A DETERMINADAS ZONAS. Porque si no, ¿qué sentido tendría el servicio público del TAXI?
Es un agravio que empresas privadas realicen servicios de TAXI sin restricción alguna.
 - Participantes a favor: 85
 - Participantes en contra: 6

- Por la seguridad de conductores y de otros usuarios de las vías, estos vehículos deberían tener unos horarios regulados. No puede ser que estén 24 horas diarias y 7 días a la semana colapsando la ciudad.
Se les debería obligar a usar coches ecológicos ya que pasan muchas horas, por no decir todas, dando vueltas por Madrid.
Se les debería controlar que lleven siempre un servicio pre-contratado, al menos con 20 minutos de antelación para asegurar que no ha sido contratado de forma ilegal haciendo esperas en inmediaciones de estaciones, aeropuertos y hoteles.
 - Participantes a favor: 47
 - Participantes en contra: 0

- Los horarios de trabajo, no puede ser que trabajen 24/7 y que así obliguen a los conductores a trabajar 12/6.
Deben de regularlas para hacer que se cumpla la ley del 1/30 o por lo menos intentar llegar lo más posible a ella.
 - Participantes a favor: 36
 - Participantes en contra: 1

- La vuelta a la base una vez realizado el servicio, la imposibilidad.
La sanción de toda VTC que circule o se encuentre estacionada sin servicio ni hoja de ruta.
La proporción 1/30 que establece la ley.
La licencia urbana.

La obtención de una capacitación profesional por parte de los conductores para la realización de su trabajo.

Registro electrónico de servicios.

Creación de un cuerpo especial de policía municipal encargado de vigilar el transporte de viajeros en la ciudad.

- Participantes a favor: 35
- Participantes en contra: 1

- Debería ajustarse a la proporción que marca la ley 30/1... Y una vez ajustado a la proporción legal debiesen librar dos días a la semana cada vehículo un máximo de 16 horas por día para proteger los descansos de los conductores y la conciliación familiar de estos.

- Participantes a favor: 31
- Participantes en contra: 1

Pregunta 3.- Para minimizar la incidencia de los vehículos VTC en la fluidez del tráfico urbano ¿Qué medidas adoptarías?

Comentarios más apoyados:

- 1/30
Web de control.
Hoja de ruta rellena e impresa por la empresa que realiza el servicio.
Imposibilidad de circular las VTC en vacío en busca de clientes.
Aumento las sanciones por captación.
Licencia urbana.

- Participantes a favor: 72
- Participantes en contra: 5

- Que solo puedan trabajar en el municipio de Madrid las autorizaciones VTC otorgadas en Madrid, la vuelta a la base de sus coches y hacer efectiva la pre-contratación.

- Participantes a favor: 55
- Participantes en contra: 2

- Que únicamente puedan circular si tienen un servicio pre-contratado. Además al ser una autorización interurbana, el servicio sólo será para ir o entrar en Madrid desde



otra ciudad.

- Participantes a favor: 45
- Participantes en contra: 0

- Regulares y poner días de libranza por números de matrícula, además de obligar a que toda la flota sea ecológica al igual que se le exige a taxis.

- Participantes a favor: 42
- Participantes en contra: 0

- Ajustar la proporción a lo que marca la ley 30/1.
Que libren dos días a la semana y que como máximo puedan trabajar 16 horas por día.
Sería interesante que el vehículo iniciase servicio en su domicilio fiscal y no estén circulando y esperando en vía pública.

- Participantes a favor: 42
- Participantes en contra: 2

Pregunta 4.- Para minimizar la ocupación y el uso intensivo del espacio público, ¿qué características establecerías a los vehículos VTC respecto al estacionamiento y utilización de las vías públicas municipales?

Comentarios más apoyados:

- Deberían esperar en su base o domicilio fiscal. No puede ser que estén circulando o aparcado en captación de clientela de forma ilegal

- Participantes a favor: 58
- Participantes en contra: 2

- Al ser empresas privadas sin obligación ni vocación de servicio público, no deberían tener ningún beneficio diferente al vehículo privado. Con la permisibilidad actual, se está provocando que usen plazas de estacionamiento en zona ser y carriles bus, para su negocio privado, con el consiguiente perjuicio para el ciudadano.

- Participantes a favor: 45
- Participantes en contra: 0

- Que solo puedan circular con servicios pre-contratados, como siempre lo han hecho las VTC tradicionales.

Prohibir el aparcamiento en vías públicas y permitir parar únicamente para recoger al cliente fuera del carril bus-taxi.

- Participantes a favor: 45
- Participantes en contra: 0

- Al tratarse de un servicio privado no permanecer aparcados ni parados en áreas públicas, como lo hacen el resto de vehículos privados. Por ejemplo los coches de cualquier empresa de alquiler de coches los tienen aparcados en sus parking privados y allí esperan a que alguien los alquile, así debería ocurrir con este tipo de servicio privado.

- Participantes a favor: 43
- Participantes en contra: 0

- Que se cumpla la ley y que se sancione a los vehículos VTC que se encuentren estacionados y circulando sin registro previo contratado y que las sanciones sean elevadas para tratar de erradicar esta práctica fraudulenta.

1/30

Licencia urbana.

Web de control.

Capacitación profesional.

- Participantes a favor: 44
- Participantes en contra: 1

Pregunta 5.- ¿Qué requisitos medioambientales deberían exigirse a los VTC para proteger la salud de las personas y la calidad del aire?

Comentarios más apoyados:

- Deberían exigirle al igual que al taxi vehículos eco o zero.

- Participantes a favor: 47
- Participantes en contra: 0

- Vehículos eco o cero.

Que no puedan circular si no tienen un servicio pre-contratado.

- Participantes a favor: 39
- Participantes en contra: 0

- Que cumplan las normas de circulación como vehículos de servicio privado, que es lo que son.

- Participantes a favor: 36

- Participantes en contra: 0
- Coches eco o 0 emisiones.
 - Participantes a favor: 34
 - Participantes en contra: 0
- Como mínimo los mismos que al servicio público del Taxi: vehículos ECO, eléctricos y pertenecientes a sus de segmentos de alta gama.
 - Participantes a favor: 27
 - Participantes en contra: 0

Pregunta 6.- En relación a las tres preguntas anteriores, ¿consideras que el Ayuntamiento de Madrid debe regular estas materias lo antes posible, o esperar a que el Estado o la Comunidad de Madrid le atribuya más competencias?

Comentarios más apoyados:

- lo antes posible para evitar conflictos y problemas de salud para los ciudadanos.
 - Participantes a favor: 58
 - Participantes en contra: 3
- Considero que deberían regular lo antes posible, dada la situación actual de inseguridad vial así como laboral.
 - Participantes a favor: 51
 - Participantes en contra: 3
- Las familias que vivimos del taxi lo necesitamos urgentemente. No podemos seguir como hasta ahora. A parte de la injusticia que supone la falta de regulación. La falta de cumplimiento de las normas. El taxi era una forma de ganarse decentemente la vida. Y ahora para cubrir gastos, mi marido apenas puede estar en casa, nada más que los días de libranza y los periodos de descanso.
 - Participantes a favor: 40
 - Participantes en contra: 1
- Lo antes posible debido a que actualmente existen 7.000 VTCs dando vueltas por Madrid sin ningún tipo de control. Es necesario una ordenanza municipal que regulen este tipo de transporte y que haga cumplir la ley.
1/30
Lott.
Rott.



- Participantes a favor: 38
- Participantes en contra: 0

- Debería y es su obligación regularlas lo antes posible.

- Participantes a favor: 38
- Participantes en contra: 0

Pregunta 7.- ¿Qué otros aspectos consideras que debería regular el Ayuntamiento de Madrid?

Comentarios más apoyados:

- 1/30
Horarios.
Vehículos homologados.
Hoja de ruta con servicio pre-contratado.
Grupo especial en transporte policía municipal.
Capacitación profesional.
Licencia urbana.

- Participantes a favor: 46
- Participantes en contra: 0

- Conductores profesionales, verificado por examen, para llevar VTC dentro de Madrid. Exactamente igual que ocurre con autobuses y camiones (certificado CAP), o taxis (permiso municipal).
Carsharing deberá tener un número máximo de plazas donde aparcar en cada barrio, para que los residentes tengan su espacio.
Alquiler de patinetes y bicicletas es una invasión de las aceras y una limitación de movilidad para invidentes. Hay que regular donde se aparcan.

- Participantes a favor: 43
- Participantes en contra: 0

- Exigencias de tipo profesional para acceder a la actividad: examen municipal revistas de documentación ordinarias, titulación mínima en E.S.O., seguros de responsabilidad civil acordes con la actividad...

- Participantes a favor: 39
- Participantes en contra: 0



- Horarios, contaminación (sino son eco o 0 emisiones no entren en Madrid Central) hoja de ruta con servicio pre-contratado, policía municipal que actúe, examen, licencia urbana...
 - Participantes a favor: 37
 - Participantes en contra: 0

- Prueba de actitud psicológica y conocimiento de Madrid tener al menos 2 años de carnet y que no fueran con las lunas tintadas ya que muchas veces van 6 o 7 personas en el vehículo y no se les puede ver.
 - Participantes a favor: 31
 - Participantes en contra: 0

Pregunta 8.- Dado que la actividad de estos vehículos se produce fundamentalmente en el ámbito urbano, ¿consideras necesario que el Ayuntamiento de Madrid solicite a la Comunidad Autónoma los cambios normativos necesarios para asumir mayores competencias sobre transporte urbano? En tal caso, ¿sobre qué materias consideras que debería actuar el Ayuntamiento?

Comentarios más apoyados:

- Si. Estos vehículos realizan su actividad en ámbito urbano pesar de que su autorización es interurbana. No se puede usar como excusa que el ciudadano pueda elegir para poder saltarse las leyes. Ninguna empresa de autobuses interurbanos se pone a hacer las mismas rutas de la EMT, a mitad de precio.
 - Participantes a favor: 51
 - Participantes en contra: 2

- 1/30
Licencia urbana.
Web de control.
Si es necesario e imperioso.
 - Participantes a favor: 39
 - Participantes en contra: 2

- Por supuesto, el Ayuntamiento tiene que regular todo ya que están en el ámbito urbano.
 - Participantes a favor: 35
 - Participantes en contra: 2

- Deberían estar limitados a lo que marca la ley, máximo 1 vehículos VTC por cada 30 taxis.

Urge regulación ya!!

- Participantes a favor: 36
- Participantes en contra: 3

- Pues claro. El transporte en ámbito urbano se regula en ámbito urbano.

- Participantes a favor: 29
- Participantes en contra: 2

Pregunta 9.- ¿Consideras adecuado que se someta a licencia administrativa municipal el ejercicio de la actividad de los VTC? En tal caso, ¿qué aspectos deberían regularse en la licencia?

Comentarios más apoyados:

- Sería adecuado y lógico, que si se quiere trabajar dentro del municipio de Madrid sea con una licencia municipal y no con una autorización de transporte interurbano. No quiere decir por ello que se les considere como autobuses o taxis sino que debería ser condición necesaria para poder dar un servicio de un punto a otro de Madrid. De lo contrario un ámbito es exclusivamente interurbano.

- Participantes a favor: 46
- Participantes en contra: 1

- Es lo más razonable. Sólo tendrían licencia para cumplir la proporción 1/30.

- Participantes a favor: 37
- Participantes en contra: 2

- Lo considero muy adecuado puesto que el servicio discurre en el ámbito municipal

- Participantes a favor: 32
- Participantes en contra: 1

- Sería la medida más razonable y tendría que abarcar aspectos como horarios y condiciones de servicio fundamentalmente.

- Participantes a favor: 26
- Participantes en contra: 2

- Si es indispensable.

- Participantes a favor: 24
- Participantes en contra: 1

Pregunta 10.- ¿Consideras que deberían regularse los horarios y calendarios de servicio y descanso de los vehículos VTC? En tal caso, ¿en qué sentido?

Comentarios más apoyados:

- Cumplir la ley
1/30
Hoja de ruta
Salir y volver a su base.
 - Participantes a favor: 57
 - Participantes en contra: 3

- En un sentido puramente lógico. No puede haber 20.000 coches diarios prestando servicio discrecional.
 - Participantes a favor: 47
 - Participantes en contra: 2

- Por supuesto, deben de regularse para que cumplan el 1/30. Turnos de 8 horas máximo por coche y 2 días de libranza.
 - Participantes a favor: 48
 - Participantes en contra: 7

- Debería haber un límite máximo de horas diarias de servicio por vehículo, así como 2 días de libranza semanales. Del mismo modo, tendrían que tener un mínimo de 15 días anuales de vacaciones en los que el vehículo no podría dar ningún servicio.
 - Participantes a favor: 36
 - Participantes en contra: 3

- Por supuesto, si prestan servicio tienen que estar regulados. Cumpliendo el ratio:
1 VTC x 30 Taxis.
 - Participantes a favor: 32
 - Participantes en contra: 4

Madrid a 12 de febrero de 2019
Servicio de Participación Sectorial