

## **PACTO MUNICIPAL POR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE - RIVAS VACIAMADRID**

### **1. INTRODUCCIÓN**

La intención de este Pacto es alcanzar un consenso unánime en materia de movilidad sostenible en la ciudad de Rivas Vaciamadrid, mediante una reflexión colectiva con los agentes sociales de la ciudad partiendo de un prisma de crítica constructiva con el modelo actual y debido a varias razones.

La primera razón es que la accesibilidad y la libertad de movimientos de las personas y sus bienes es un derecho básico de nuestra sociedad y un elemento clave para el desarrollo socioeconómico del municipio. Sin embargo, una parte importante de la población sufre dificultades o problemas para desplazarse de manera cómoda y segura. Además, la creciente motorización y la solución privada a los problemas de movilidad han provocado el aumento de la contaminación atmosférica y acústica en el área metropolitana de Madrid y la pérdida de calidad del espacio público, afectando directamente al bienestar, a la salud y a la economía de la población de todos los municipios de la misma entre los que se incluye el municipio de Rivas Vaciamadrid.

La segunda razón es avanzar en el cambio de rumbo que se ha dado a la forma de gestionar la movilidad, especialmente en las políticas encaminadas a reducir el uso excesivo e indiscriminado del coche y a impulsar otros modos más sostenibles. A pesar de los esfuerzos realizados hasta el momento, la situación actual es manifiestamente mejorable. Es necesario garantizar un proceso continuado que lleve al establecimiento de un modelo sostenible.

La tercera razón es que los problemas de la movilidad no tienen un origen único y sus soluciones no corresponden a un único agente, sino que tanto los problemas como las soluciones dependen de una gran variedad de decisiones tomadas en diferentes ámbitos de la Administración Pública. La movilidad está directamente vinculada con la planificación territorial y urbana, que determina la localización de las viviendas, los centros de trabajo, los servicios públicos, los pequeños comercios y empresas o los centros comerciales, entre otros. También se relaciona con las infraestructuras de transporte dispuestas por el propio Ayuntamiento, la Comunidad de Madrid o el Gobierno de España y, de manera muy especial, por la manera en la que el Consorcio Regional de Transportes de Madrid, en coordinación con el propio Ayuntamiento, gestiona el transporte público colectivo urbano e interurbano.

La cuarta razón es que no se trata de un asunto cuya responsabilidad recaiga exclusivamente en las Administraciones Públicas. Otros agentes implicados y la ciudadanía en general también tienen mucho que reflexionar y aportar. La mejora del equilibrio colectivo entre la forma de desplazarse y la calidad de vida solo puede ser el resultado de la suma de muchas decisiones individuales. Para avanzar hacia ese cambio, es necesario un proceso amplio de información, formación y participación ciudadana.

Y, por último, el Pacto se justifica por los plazos que requiere el desarrollo de un nuevo modelo de movilidad, para lo que hay que modificar en profundidad los comportamientos y las estructuras urbanas establecidos sólidamente a lo largo de décadas. Este modelo no puede conseguirse solo con soluciones parciales y a corto plazo, hace falta impulsar medidas de largo alcance que trasciendan las legislaturas políticas y que se desarrollen con una cierta independencia respecto a los posibles turnos en el Gobierno Municipal.

En resumen, este Pacto se justifica en que los problemas de la movilidad son graves y los cambios necesarios son considerables; en que las Administraciones Públicas involucradas son numerosas y otros agentes implicados y la ciudadanía en general también tienen su cuota de responsabilidad; y porque la maduración del nuevo modelo de movilidad necesita continuidad más allá de los cambios políticos.

De esta forma, el Pacto se convierte en un punto de encuentro a partir del cual construir el modelo de movilidad urbana en el municipio. Los acuerdos expresados en el Pacto y su ámbito de desarrollo serán concretados en el Plan de Movilidad Sostenible de Rivas Vaciamadrid vigente en cada momento.

## **2. PROBLEMAS DE LA MOVILIDAD EN RIVAS VACIAMADRID**

Con el fin de atender a los distintos problemas, necesidades y prioridades de la población en relación con la movilidad, es importante establecer los elementos principales de un diagnóstico común de los problemas de la movilidad de nuestra ciudad y, en especial, sobre su origen.

### **a) Problemas funcionales:**

A diferencia de otras ciudades, en Rivas Vaciamadrid la congestión del tráfico motorizado es puntual y se concentra en las conexiones entre la ciudad y la autovía A-3 y en el entorno de las escuelas infantiles, los colegios y los institutos en las horas de entrada y salida a estos centros; asimismo, los problemas de aparcamiento aparecen solo por las noches en los barrios con alta concentración de viviendas en altura.

Sin embargo, la movilidad en la ciudad manifiesta otros muchos problemas funcionales, considerados como graves, entre los que destacan:

- En relación con los **modos no motorizados**:
  - La inseguridad existente para los peatones y ciclistas, generadas mayoritariamente por la alta velocidad y el alto consumo de espacio debido al tráfico motorizado.
  - La existencia de numerosos obstáculos y barreras en las calles de la ciudad, tales como mal estado del pavimento, desniveles y/o falta de rebajes, bolardos y otro mobiliario urbano, elementos ornamentales de parcelas colindantes, obras mal señalizadas, etc.
  - La falta de continuidad de itinerarios peatonales o ciclistas, o el trazado interrumpido en algunos tramos por desarrollos urbanísticos no ejecutados; así como el conflicto de coexistencia con los itinerarios peatonales.
  - El efecto barrera causado por las grandes infraestructuras viarias entre distintas zonas del municipio (zonas residenciales y zonas comerciales e industriales, zonas consolidadas y nuevos desarrollos, etc.) y entre el municipio y otros municipios cercanos, principalmente Madrid.
  - No disponer de suficientes espacios públicos como zonas de paseo y de esparcimiento con un diseño, en ocasiones, no adecuado a las necesidades de la población, a pesar de haberse incrementado en número y calidad en los últimos años.

Todo ello dificulta y disuade de la marcha a pie o en bicicleta y restringe, cuando no imposibilita, las posibilidades de desplazamiento de numerosos grupos sociales y, en especial, de las personas con movilidad reducida.

- En relación con el **transporte público**:
  - El horario mejorable, el empeoramiento de las frecuencias y el deterioro continuado en la calidad del servicio de Metro, en particular en el tramo TFM, lo que supone el aumento de esperas, la disminución del espacio disponible, averías frecuentes, congestión en horarios punta; etc.

- El desajuste entre las necesidades de los usuarios y el servicio de autobús urbano e interurbano, al que se suman el incumplimiento de horarios teóricos y la reducción drástica del servicio nocturno.
- La división de la ciudad en dos zonas tarifarias diferentes, vestigio de un municipio con dos núcleo de población años atrás, situación realmente única en la comunidad de Madrid que el consorcio se niega a regularizar.
- La baja cobertura del servicio Bicinrivas, las posibles mejoras en el mantenimiento del servicio o la falta de flexibilidad en la prestación del servicio hacen que sea un servicio con amplio margen de mejora.
- La baja presencia de taxis y las dificultades administrativas y el modelo propuesto para la puesta en funcionamiento del servicio de taxi compartido, la aparición de nuevos proyectos empresariales para viajes compartidos requieren de una respuesta audaz e innovadora por parte de las administraciones públicas.
- La existencia de zonas donde el transporte público no llega o es insuficiente y la falta de conexiones intermodales; este problema es especialmente relevante en el caso de las personas con movilidad reducida, que no disponen de transporte público accesible a muchas zonas de la ciudad o a Madrid.

Todo ello conduce a la pérdida de competitividad del transporte público respecto al transporte privado motorizado. Así, se ha entrado en un círculo vicioso que conlleva una menor utilización del transporte público, una consecuente merma en los ingresos por uso y, por tanto, un aumento de la aportación de las Administraciones Públicas; lo que, a su vez, lleva a más recortes en estos servicios.

#### **b) Problemas ambientales y sociales:**

- **Contaminación atmosférica:** La población del área metropolitana de Madrid sufre desde hace años el deterioro paulatino de la calidad del aire ambiente, lo que genera problemas de salud y preocupación social.

La mayor parte de la contaminación atmosférica en el municipio es generada por el tráfico motorizado; esta contaminación es crónica, pero se agrava en condiciones meteorológicas desfavorables, es decir, cuando no se renueva el aire en las capas bajas de la atmósfera como consecuencia de los anticiclones que suelen tener lugar entre los meses de noviembre y marzo. A esto se suma el aumento de las emisiones, desde Madrid y otras grandes ciudades de su área metropolitana, de determinadas sustancias contaminantes que al expandirse con el viento y transformarse en ozono troposférico afectan al resto de la región en los meses estivales. Por último, la contaminación atmosférica también aumenta por el movimiento de tierras asociado a obras urbanísticas así como por el desarrollo de actividades prohibidas (vertederos ilegales, quemas incontroladas, etc.).

Todo ello da lugar a graves episodios de contaminación del aire ambiente que cada vez con más frecuencia requieren la puesta en marcha de protocolos de actuación específicos, en los cuales se incluyen, de manera destacada, medidas de restricción del tráfico motorizado.

- **Contaminación acústica:** Otro de los problemas que provoca problemas de salud y malestar a la población es el ruido. Una vez más, en muchos casos el principal responsable del ruido ambiental

es el tráfico motorizado, por lo que es necesario tomar medidas para su control y reducción, con especial atención a la movilidad generada por los nuevos desarrollos urbanísticos en el municipio.

- **Otras consecuencias para la salud:** El uso habitual del vehículo privado han llevado al excesivo sedentarismo y a cierta dependencia psicológica; caminar, montar en bicicleta y, en menor medida, utilizar el transporte público, suponen un ejercicio físico moderado y continuado que mejora la salud física y psíquica de la población. Además, el uso de modos no motorizados también contribuye a la reducción de la siniestralidad en el tráfico, reduciéndose el número de accidentes y la gravedad de sus consecuencias.
- **Problemas globales del medio ambiente:** La movilidad urbana también influye significativamente en el cambio climático y el agotamiento de los recursos naturales. El tráfico motorizado es responsable de una gran cantidad de la emisión de gases de efecto invernadero y del consumo de combustibles fósiles. El cumplimiento de los compromisos de la Cumbre sobre el Cambio Climático de París va a requerir, entre otras medidas, de una reducción drástica del tráfico motorizado y, en particular, de los vehículos más contaminantes, para dar paso a los modos más sostenibles y a vehículos más limpios.
- **Impacto económico:** El modelo urbanístico del municipio, unido a su rápido desarrollo, ha favorecido la circulación motorizada sobre otras funciones urbanas. Sin embargo, el uso masivo e indiscriminado del vehículo de motor privado es un factor de ineficiencia económica, ya que su demanda directa de recursos aumenta continuamente pero no consigue resolver de forma adecuada y sostenible las necesidades de movilidad. La ineficiencia aumenta si se consideran otros costes asociados, tales como pérdida de calidad ambiental, gasto sanitario o mantenimiento de las infraestructuras, así como pérdidas indirectas ocasionadas en distintos sectores económicos, como el comercio de proximidad. La movilidad diaria sigue suponiendo una inversión demasiado elevada tanto en tiempo como en dinero.

Además, la promoción del vehículo privado como solución para la movilidad en los nuevos desarrollos urbanísticos, alejados de los núcleos existentes y del transporte público, permitió el abaratamiento del suelo, pero ha hecho recaer el coste extra del transporte (en tiempo y en dinero) sobre los futuros habitantes de esos desarrollos, dependientes de su propio vehículo de motor.

- **Desigualdad social:** Con carácter general, el incremento de las distancias para acceder a los centros de trabajo, estudios, servicios, etc., impide o dificulta los desplazamientos a pie o en bicicleta e incluso en transporte colectivo. Sin embargo, los gastos de adquisición y mantenimiento de un vehículo de motor, y especialmente de un coche, son elevados incluso para una familia de nivel de renta medio; lo cual se agrava en un municipio en el que la mayoría de las familias necesitan disponer a diario de más de un vehículo de motor. Esto supone una acusada desventaja para quienes, por cualquier motivo (edad, situación económica, condición física, etc.), no tienen acceso a un vehículo propio, ya que pueden perder autonomía, oportunidades laborales o relaciones sociales.

Por ello, es imprescindible garantizar para toda la población un adecuado acceso a los modos no motorizados y al transporte público, con el fin de lograr una movilidad accesible, justa y equilibrada tanto social como económicamente.

**c) Problemas estructurales:** Los problemas funcionales, ambientales y sociales descritos están vinculados al enfoque de tres importantes políticas urbanas:

- **La ordenación del territorio y urbanismo:** Durante casi tres décadas de expansión urbana en el municipio (desde principios de los años ochenta hasta entrado el siglo XXI), el modelo urbanístico del municipio se ha basado en un modelo extenso y fragmentado (con zonas residenciales en las que predomina la vivienda unifamiliar y distanciadas de las áreas comerciales e industriales) y muy dependiente de Madrid, lo que no ha permitido integrar el empleo, los equipamientos y los servicios en el nivel local ni de barrio. Desde hace unos años, el modelo se ha ido rediseñando hacia una mayor descentralización, cohesión y autonomía, con incremento de vivienda en altura y de comercio de proximidad en los nuevos desarrollos y ejecución de nuevos equipamientos distribuidos por los distintos barrios residenciales, tanto nuevos como ya existentes; sin embargo, la influencia de estos pequeños cambios todavía es limitada.
- **La creación de nuevas infraestructuras para el tráfico:** En consonancia con el modelo territorial y urbanístico descrito, durante las últimas décadas ha prevalecido la visión de que la solución de los problemas de movilidad se debía centrar en la construcción de infraestructuras para el tráfico motorizado, a pesar de que el aumento de estas infraestructuras facilitan y estimulan el uso del vehículo de motor privado en detrimento de otros modos más sostenibles. Hace una década se decidió impulsar la creación de vías ciclistas segregadas, tipo acera bici, que han tenido un efecto positivo en la visibilidad de la bicicleta en la ciudad, pero dificultan la integración de la bicicleta en la calzada y aumentan los problemas de convivencia en las aceras.

En la actualidad, sigue siendo necesario transformar las vías urbanas, para hacerlas más permeables al tránsito de peatones y a la circulación de bicicletas.

- **La gestión de la movilidad y del aparcamiento:** Como en otros muchos municipios, hasta hace poco tiempo la gestión municipal ha estado orientada a buscar una mayor fluidez del tráfico motorizado; desde la aprobación de la Ordenanza de Movilidad, en el año 2015, se ha impulsado un modelo de convivencia todavía incipiente, que requiere importantes cambios en el uso de los viales. A pesar de los avances en la política de aparcamiento (construcción de aparcamientos subterráneos para residentes y de aparcamientos disuasorios, reserva de plazas para personas con movilidad reducida, etc.) existen asuntos pendientes como el aparcamiento vinculado a las zonas próximas a la Administración Pública, la eliminación de la doble fila o la invasión de aceras o la conversión de las zonas de estacionamiento alternativo quincenal en zonas de estacionamiento fijo; No obstante, este tipo de actuaciones siguen apostando por incrementar o mantener el número de plazas de aparcamiento y es necesario un paso más para reducir las plazas de aparcamiento con el fin de mejorar el transporte público o el atractivo de los espacios públicos.

Además, hay muchos ámbitos de gestión de la movilidad en los que todavía queda mucho por hacer: se ha avanzado muy poco en la planificación de la movilidad al trabajo y a los centros “atractores” de movilidad, los programas de mejora de la movilidad escolar están implantados en un número reducido de centros, las experiencias de coche compartido no han sido satisfactorias, las bonificaciones fiscales a vehículos limpios son mejorables, la implantación de puntos de recarga para vehículos eléctricos no ha funcionado, etc.

En resumen, es necesaria una apuesta firme por políticas de movilidad urbana sostenible, que rompa de manera definitiva con los círculos viciosos que han llevado al tráfico motorizado a ser el centro de la movilidad en la ciudad y que consolide el uso de los modos más sostenibles tanto ambiental, como social y económicamente.

### **3. OBJETIVOS**

De acuerdo con el diagnóstico de los problemas de movilidad descrito anteriormente, los objetivos de este Pacto son los de conseguir **una ciudad**:

- **Saludable**, que minimice los niveles de contaminación atmosférica y acústica, con especial atención a los lugares más sensibles (centros educativos, sanitarios y asistenciales) y que estimule comportamientos saludables en su población.
- **Amable**, que favorezca la vida autónoma de todas las personas, la accesibilidad global y la igualdad de oportunidades, y que genere redes y espacios de apoyo para que todas las personas puedan desplazarse de forma fácil y cómoda.
- **Habitable**, donde los espacios públicos estén abiertos a la convivencia de las personas y los vehículos motorizados no dominen la ciudad.
- **Próxima**, en la que las personas tengan a su alcance todos los servicios para su vida cotidiana sin necesidad de desplazamientos motorizados.
- **Responsable**, respetuosa con el medio ambiente e involucrada en la protección de los recursos naturales y en la reducción del efecto invernadero y el cambio climático.
- **Segura**, en la que se reduzcan la peligrosidad y la siniestralidad para que las personas se sientan protegidas.
- **Próspera**, en la que la movilidad sirva de impulso para la actividad económica, como base de la descentralización, la cohesión y la autonomía local.
- **Inteligente**, que se adapte a los cambios, impulse las comunicaciones y optimice el uso eficiente de las nuevas tecnologías.
- **Participativa**, en la que la ciudadanía es informada, formada y consultada en cuanto a sus necesidades e intereses en relación con la movilidad y participa en la evaluación y seguimiento de la planificación municipal.

#### **4. PRINCIPIOS DE ACTUACIÓN**

Las actuaciones a favor de la movilidad sostenible que se planificarán en el marco de este Pacto se basarán en los siguientes principios:

- **Nueva jerarquía en los modos de transporte:** Se establece un orden de prioridad en la movilidad, facilitando el uso racional e inteligente de todos los modos, cada uno en su escala óptima.

En las distancias cortas y medias, se prioriza al peatón, especialmente a aquellos con movilidad reducida, a la bicicleta y a otros medios no motorizados.

Entre los modos motorizados, se da prioridad a los modos colectivos de mayor ocupación (transporte público colectivo) respecto a las soluciones individuales, y a los servicios públicos (taxi) y profesionales (vehículos profesionales) respecto a los usos privados. En el caso de vehículos de motor privados, se priorizan los vehículos menos contaminantes (motocicletas y vehículos limpios) y aquellos que utilicen fuentes de energía limpias “*cero emisiones*” y vehículos con tecnologías híbridas que reduzcan la emisión de gases contaminantes, sobre los vehículos motorizados contaminantes que utilizan combustibles fósiles derivados del petróleo. Se debe priorizar siempre el tráfico de los vehículos menos contaminantes a los más contaminantes en cada uno de los tramos. En este sentido el uso de vehículos eléctricos se debe priorizar dentro de su tramo sobre los restantes tráficos motorizados ya que no producen ninguna contaminación acústica.

Asimismo, se prioriza los vehículos que utilizan tecnologías avanzadas que reduzcan los costes y sean más eficientes ambientalmente (tales como los vehículos autónomos u otras tecnologías aun por desarrollar) frente a los convencionales dentro de cada tramo.

- **Impulso de los modos no motorizados:** Se debe promover, facilitar y apoyar el uso de los modos más sostenibles. Para ello, hay que dotar a la ciudad de redes peatonales de calidad, que permitan garantizar la seguridad y la comodidad de todas las personas, con especial atención a la prioridad peatonal en las aceras y otras zonas específicamente establecidas al efecto. También es necesario impulsar la bicicleta como medio de transporte cotidiano, para lo que se favorecerá su convivencia en la calzada, sin perjuicio de mejorar la red ciclista segregada existente y las infraestructuras ciclistas. Se potenciará el establecimiento de áreas de coexistencia (zonas 30, calles residenciales o zonas de plataforma única y zonas peatonales).
- **Reducción del tráfico motorizado:** Con carácter general, es necesario establecer unos límites al tráfico motorizado, ya que a partir de ciertos umbrales no es compatible con la calidad de vida de las personas. En esta ciudad, los desplazamientos motorizados superan los límites recomendables ambiental, social y económicamente. Se mejorará y potenciará el transporte público colectivo, para conseguir que sea una alternativa real al vehículo privado en distancias medias y largas que abarcan el ámbito urbano e interurbano. Se asegurará la intermodalidad entre los distintos transportes públicos y con el resto de modos de movilidad. La gestión del aparcamiento buscará ajustar la oferta de aparcamiento a las necesidades en origen y destino, con especial atención a las personas con movilidad reducida, priorizando el acceso y la movilidad para los modos más sostenibles y garantizando la jerarquía de uso del espacio público. Las medidas de promoción y apoyo a los modos más sostenibles pueden no ser suficientes para conseguir en equilibrio adecuado de los modos de transporte, por lo que estas medidas deben combinarse con acciones disuasorias y restrictivas del uso indiscriminado e irracional del vehículo de motor privado, entre las que destacan la reducción de la velocidad de circulación y la disminución del espacio reservado

para la circulación o el estacionamiento de vehículos de motor privados a favor del transporte público, la bicicleta o el peatón.

- **Accesibilidad global:** Se debe garantizar una movilidad fácil, cómoda y segura a todas las personas, con independencia de su edad, sexo, condición física o psíquica o nivel de renta. En particular, se velará por mejorar la accesibilidad al transporte público para las personas con movilidad reducida.
- **Seguridad:** Es necesario garantizar la seguridad y la protección de todas las personas en el espacio público así como la seguridad vial en todos los desplazamientos, con especial atención a los colectivos y modos más vulnerables.
- **Nueva jerarquía en el uso del espacio público:** La prioridad en el uso del espacio público debe recaer en las personas, garantizando la habitabilidad y la funcionalidad. Es necesario adecuar el tráfico a las personas, y no a la inversa. Se deberá regular la ocupación segregada de los espacios así como la coexistencia teniendo en cuenta las jerarquías en el uso del espacio público y en los modos de transporte, dando mayor peso al espacio de los modos más prioritarios.
- **Nueva jerarquía de las políticas de movilidad:** Las políticas de movilidad se centrarán en resolver los problemas estructurales. Es necesario modificar el modelo territorial y urbanístico, buscando una mayor descentralización, cohesión y autonomía; se debe facilitar la proximidad a los servicios y equipamientos urbanos, con especial atención a las zonas más alejadas o desatendidas. La gestión de infraestructuras se centrará en mejorar y optimizar las infraestructuras existentes, evitando la creación de nuevas infraestructuras para el tráfico motorizado privado, ofreciendo más espacio al transporte público, la bicicleta y el peatón. Se deberán optimizar las posibilidades que ofrece una adecuada gestión de la movilidad: planificación específica, incentivos fiscales, acuerdos y convenios con agentes involucrados, etc.
- **Crecimiento inteligente:** La movilidad debe ser un motor de impulso de la economía local, a partir de la integración de las fortalezas de un modelo de ciudad cohesionado y autónomo y de las oportunidades que ofrecen las innovaciones tecnológicas.
- **Participación y transparencia:** A pesar de los esfuerzos que puedan hacer las Administraciones Públicas y otros agentes involucrados por mejorar la movilidad, el mayor peso en el cambio del modelo recae en la ciudadanía, ya que la mejora colectiva solo puede ser el resultado de la suma de muchas decisiones individuales. Por ello, las propuestas deben contar con el mayor consenso posible, primer paso para que las actuaciones tengan una respuesta positiva. Es necesario establecer procesos transparentes de información, formación y participación ciudadana.
- **Planificación y evaluación continua:** Los objetivos y principios de actuación establecidos para mejorar la sostenibilidad de la movilidad en el municipio deben ser concretados en los correspondientes instrumentos de planificación y gestión, entre los que destaca el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Rivas Vaciamadrid, que sirve de marco para el establecimiento de programas y proyectos más detallados. Para la ejecución de los planes de acción incluidos en los instrumentos de planificación y gestión, se establecerá una dotación presupuestaria específica. Estos instrumentos serán objeto de evaluación y seguimiento continuos y participados.

**POR TODO ELLO, LOS FIRMANTES DEL PACTO MUNICIPAL POR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE NOS COMPROMETEMOS A:**

- **Liderar y garantizar el proceso de mejora de la movilidad urbana**, de forma global e integrada, a través de un consenso a medio y largo plazo que evite enfoques sectoriales o individualistas que puedan dar lugar a actuaciones parciales o contradictorias.
- **Realizar un estudio económico y de viabilidad**, para crear un transporte colectivo urbano municipal, a través de una Empresa Municipal de Transportes, siguiendo los criterios de eficiencia, sostenibilidad en el tiempo y bajo impacto ambiental, que vertebré la ciudad y preste los servicios adecuados para disuadir a los habitantes de Rivas del uso del vehículo motorizado privado.
- **Integrar en la gestión municipal los objetivos y principios por la movilidad sostenible** descritos en este Pacto, en el marco del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Rivas Vaciamadrid y los correspondientes instrumentos de planificación y gestión en el ámbito de la movilidad sostenible.
- **Adecuar la normativa municipal a los objetivos y principios por la movilidad sostenible** descritos en este Pacto y en los correspondientes instrumentos de planificación y gestión, con el fin de que las autoridades competentes queden dotadas de los medios para garantizar su cumplimiento.
- **Garantizar una dotación presupuestaria mínima en cada legislatura**, para la implantación de los planes de acción incluidos en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Rivas Vaciamadrid y en los instrumentos de planificación y gestión en el ámbito de la movilidad sostenible.
- **Participar en la elaboración, evaluación y seguimiento** del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Rivas Vaciamadrid. Y establecer en el mismo un marco de propuestas de actuaciones con plazos y acciones concretas a abordar en la presente legislatura (a corto plazo) y en las siguientes (medio y largo plazo).