



Cap. VIII
MOVILIDAD Y TRANSPORTE

8.1. Transporte público

A lo largo de estos tres años, los sucesivos tarifazos aplicados al transporte público impuestos por el Gobierno de la Comunidad de Madrid nos obligaron a activar la denuncia y las movilizaciones contra una política dirigida a desincentivar el uso del transporte público en beneficio del privado, más aún en una situación económica como la actual.

El verano de 2011 el Gobierno de la región aprobó con "agostidad" y alevosía la segunda subida de las tarifas del transporte público del año, un "tarifazo" que incrementó en un 50% el precio del billete sencillo del metro en un contexto de crisis económica en el que casi 550.000 vecinas y vecinos de Madrid estaban en situación de desempleo.

En diciembre de ese año, la FRAVM lanzó la campaña "Más paro menos salario. No encontrarás otro lugar en el mundo en que te tomen tanto por tonto" para denunciar la demagogia de la acción publicitaria de Metro de Madrid, en la que había invertido 51 millones de euros en apenas cuatro años para promover el mensaje "No encontrarás otro Metro en el mundo que te ofrezca tanto por tan poco", ilustrado con una tendenciosa comparativa del precio del billete sencillo de los suburbanos de siete ciudades con alto poder adquisitivo.



**Más paro
Menos
salario**

No encontrarás otro lugar en el mundo en el que te tomen tanto por tonto

Salario mínimo interprofesional en:

Luxemburgo:....1.750 €	Irlanda: 1.653 €
Bélgica: 1.389 €	Holanda: 1.385 €
Francia: 1.350 €	Reino Unido: . . . 1.005 €
	España: 641 €

ASOCIACIONES DE VECINOS
AAW

Asociaciones Vecinales de Madrid ★★★★★

No hubo que esperar mucho, hasta abril de 2012, apenas unos meses después de que la presidenta regional prometiera una contención del precio de las tarifas del transporte público en la región para asistir a la mayor subida porcentual del precio producida en los últimos diez años y en plena crisis. Una subida que confirmó el desdén de las administraciones públicas por la precaria situación económica de la mayor parte de la ciudadanía y por las peligrosas consecuencias de unos índices de contaminación atmosférica que en la capital superaban en un 35% los límites permitidos. El 21 de abril, cerca de 2.000 personas secundaron la manifestación convocada por la FRAVM, CCOO, UGT, Ecologistas en Acción y CECU contra el incremento del 29% del Metrobús, el billete que utilizan uno de cada cuatro viajeros y que desde 2003 había visto incrementado su precio en un 129%. El resto de abonos sufrirían, a partir del 1 de mayo próximo, un incremento del 8%, tres veces por encima del IPC del año 2011.



Manifestación contra el *tarifazo* celebrada el 21 de abril de 2012

Apenas unos días después, el 26 de abril y, a iniciativa de la FRAVM, se llevaron a cabo acciones reivindicativas (caceroladas, concentraciones...) en las que participaron asociaciones vecinales de once distritos de Madrid (Vallecas, Carabanchel, Hortaleza, Tetuán, San Blas, Villaverde, Retiro, Vicálvaro, Fuencarral, Usera y Centro) y de tres municipios (Leganés, San Fernando de Henares y Coslada) para exigir la congelación de las tarifas y un abono social para las familias sin recursos y para las personas en situación de desempleo.



A pesar del incremento de los precios, los recortes y las rebajas en la prestación de los servicios comenzaron a sucederse, como la clausura, en verano de 2012, de los vestíbulos de 20 estaciones de metro.

- L1 Rios Rosas - Bretón de los Herreros
- L1 Iglesia- Sagunto
- L1 Tirso de Molina - Magdalena
- L1 Antón Martín - c/Atocha
- L1 Nueva Numancia - Albufera Sur
- L1 Sierra de Guadalupe - Universidad
- L2 L4 San Bernardo - Carranza (reabierto con posterioridad)
- L3 Embajadores - Ronda de Valencia
- L4 Arturo Soria - Ulises
- L4 Lista - Don Ramón de la Cruz
- L4 Velázquez - Castelló
- L5 El Capricho - Pinos de Osuna
- L5 Ciudad Lineal - Albarracín (reabierto con posterioridad)
- L5 Vista Alegre - Oca
- L6 Conde de Casal - Doctor Esquerdo
- L6 Guzmán el Bueno - Los Vascos
- L7 Valdezarza - Valdezarza
- L9 Cruz del Rayo - Príncipe de Vergara
- L9 Concha Espina - P. Autom. Guardia Civil
- L9 Pio XII - Manuel Montilla
- L9 Valdebernardo - Los Pinillas

La AV AFUVEVA de Vicálvaro convocó una concentración de protesta meses después toda vez que la boca clausurada se encontraba junto a la biblioteca Francisco Ayala y al centro de salud de Valdebernardo. La medida, por tanto, causaba un serio perjuicio a la gente mayor que acude al médico y a las vecinas y vecinos con movilidad reducida que viven al final del bulevar.



A estas medidas puntuales se sumaban las continuas averías en las escaleras mecánicas, los tornos y los problemas de accesibilidad que se producían en numerosas estaciones de metro que carecen de escaleras mecánicas y ascensores para las personas con problemas de movilidad (afectados por parálisis físicas, mayores, familias con carritos de bebés...), problemas todos ellos que fueron trasladados en innumerables ocasiones a los foros de movilidad en los que participa la FRAVM.

En enero de 2013 los usuarios del transporte público habrían de hacer frente a un incremento medio de la tarifa del 4,57%, muy por encima de

un IPC situado en el 2,57%, una medida que confirmaba una estrategia por culpa de la cual el número de usuarios del transporte público decrecía en proporción casi directa al incremento del transporte privado. La FRAVM volvió a reclamar la retirada del enésimo tarifazo y la creación de un abono social para las familias sin recursos y las personas desfavorecidas al objeto de que el transporte social no se convierta en otra barrera que agrave la exclusión social de crecientes sectores de la ciudadanía, una reivindicación que hizo pública, junto con el resto de organizaciones que conforman la Red por la Dignidad de los Barrios y Pueblos de Madrid, mediante varias marchas suburbanas de protesta que confluyeron en la estación de Sol el 15 de marzo.



Propuesta de abono social para personas en situación de desempleo

A la insistente acumulación de subidas de las tarifas se sumó una sucesión paralela de recortes, como la supresión de los búhos y el recorte de gran número de líneas de la EMT, de los que nos dieron cumplida cuenta los trabajadores del sector en las reuniones informativas que la FRAVM mantuvo con ellos. Esta última medida motivó, a finales de 2013, la movilización de las vecinas y vecinos del distrito de Latina, que proyectaron manifestarse en enero de 2014 para exigir el restablecimiento, en domingos y festivos, de los autobuses de la línea 117, que unen el barrio de San Ignacio de Loyola con el intercambiador de Aluche.

Además de promover las referidas movilizaciones, la FRAVM trasladó su firme oposición a la subida de las tarifas y a los recortes a algunos foros en los que participa, como la Mesa de la Movilidad, de la que la federación vecinal forma parte desde su constitución, en 2006. También continuó trasladando las propuestas y denuncias vecinales en materia de transportes y movilidad a las comisiones de pleno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid, participó en la elaboración del Plan Director de Movilidad Ciclista y en otros foros, como los talleres organizados por la Fundación Movilidad o en el concurso de Muévete Verde, organizado por el Ayuntamiento de la capital, la mencionada fundación y la Fundación RACC para premiar buenas prácticas en materia de movilidad.

8.2. Movilizaciones en barrios y pueblos

Las asociaciones vecinales ejercieron en este periodo la labor de vigilancia y presión necesarias para mejorar la movilidad, el acceso al transporte público y las conexiones de sus barrios. Una labor que a lo largo de los años obtuvo modestos logros que, sin embargo, mejoraron la calidad de vida de la ciudadanía.

Es el caso de la persistente batalla de los colectivos antiparquímetros, que en marzo de 2011 celebraron el quinto aniversario de una campaña que, aunque no logró suprimir la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) en los barrios periféricos, al menos evitó la reserva, en los cascos históricos, de zonas azules para los visitantes y, muy probablemente la extensión del SER a otras zonas de la capital.

La **Coordinadora de Asociaciones de Coslada** dio continuidad a la exigencia de que el Gobierno regional restableciera el acceso del municipio a la M-45, la principal vía de comunicación de la localidad con la capital. En 2007, el Ejecutivo autonómico había clausurado el acceso 25 para permitir la ejecución de las obras de las vías de servicio del desarrollo urbanístico de El Cañaveral. La clausura de la incorporación al vial, que obligaba a los cosladeños a hacer un recorrido extra de 7 kilómetros, fue ordenada sin el plázet del Consistorio del municipio y hecha pública a través de un comunicado que anunció su reapertura en un plazo de un año y medio.

Cansados de obtener la llamada por respuesta a los insistentes requerimientos y movilizaciones, miles de vecinos salieron a la calle en una manifestación convocada, entre otras organizaciones, por la coordinadora vecinal el 30 de enero de 2011. Apenas unos días después, el Ejecutivo autonómico aprobaba con carácter de urgencia la reposición del acceso a la M-45.



Manifestación por la reapertura de la M-45 en Coslada. 27 de febrero de 2011

La **Federación Local de Asociaciones Vecinales de Leganés**, por su parte, denunció el incumplimiento, por parte del Consorcio de Transportes y la empresa Martín de Transporte, de los compromisos adquiridos en la puesta en funcionamiento de la línea 1, que une los barrios de Vereda de los Estudiantes y La Fortuna.

La nueva línea, financiada al 50% por el Ayuntamiento de Leganés y el Consorcio Regional de Transportes con un presupuesto total para el año 2011

de 809.006 euros, debía contar con ocho autobuses, pero se inauguró con apenas cuatro que, además, fueron retirados de otras líneas en las que el tiempo de espera se incrementó notablemente.

En Madrid, la construcción, en el barrio de **San Fermín (Usera)**, de la monumental Caja Mágica provocó un efecto sobre el que ya había advertido la AV Barriada de San Fermín antes de su inauguración, en abril de 2009: los grandes eventos deportivos, como el Máster Series de tenis, atraen una cantidad ingente de espectadores que aparcaban de forma desordenada y caótica en las calles, aceras e, incluso, en el carril bici, obligando en no pocas ocasiones a los vecinos a aparcar en lugares no permitidos, lo que les valía una multa.

El 30 de junio de 2011, la asociación registró en el Ayuntamiento 1.375 cartas de otros tantos vecinos y vecinas del barrio que reclamaban la intervención directa del alcalde para resolver un problema ante el cual la asociación aportaba dos soluciones:

1. Terminar la conexión del Camino de Perales con la avenida de Los Rosales y abrir un acceso a la M-40 con ejecución de una rotonda en la interconexión de estas tres vías, para dar acceso al barrio sin obligar a atravesarlo, facilitando así una conexión con el aparcamiento de emergencia a realizar en la confluencia de esas dos vías.
2. Construir un aparcamiento de emergencia al sur de la Caja Mágica conectado con el Camino de Perales y la avenida de Los Rosales para absorber la demanda en los momentos de gran afluencia de público al complejo deportivo y para ser utilizado, el resto del año, como espacio de usos múltiples.

Los vecinos de San Fermín solicitaron, asimismo, la redefinición del trazado de algunas líneas de autobuses que comunican su barrio con el centro de la ciudad.

En el vecino distrito de Villaverde, la **Asociación Independiente de Butarque (AVIB)** continuó trabajando para garantizar la remodelación de la principal arteria de su barrio, la avenida de los Rosales, que con las lluvias sufre inundaciones que ponen en peligro la circulación y llegan a ocasionar daños materiales en los edificios colindantes. Tras años de reivindicaciones y acciones de denuncia, el Gobierno regional aprobó, en noviembre de 2010,

un proyecto de reforma que, sin embargo, no contemplaba la mayor parte de las demandas del barrio. AVIB denunció que “el grueso del presupuesto se había destinado a la instalación de una estación de bombeo ya que los colectores implantados tras las obras de la M-30 se habían instalado en una cota superior a la de la avenida”. La puesta en marcha de la estación de bombeo no evitó nuevas inundaciones que ponían en peligro la circulación rodada. Tampoco la repavimentación de calzadas y aceras resultó suficiente para frenar la inseguridad vial, que continuó cobrándose nuevos atropellos y accidentes. Las principales reivindicaciones (instalación de semáforos, pasos elevados...) de la asociación, por tanto, siguen vigentes y centran el cuaderno de ruta de la entidad.



Una de las reivindicaciones más extendidas en los barrios y pueblos de la región continuó siendo la extensión de la red de carril bici. Las asociaciones vecinales La Flor, Begoña, Ventilla-Almenara, Radio Almenara y Pedalibre, entre otros, organizaron todos los años, en el marco de la

celebración de la Semana Europea por la Movilidad, marchas en bicicleta por la zona norte de la capital para reivindicar una ciudad sostenible donde sea posible desplazarse en bici de forma segura, eficiente y saludable. Tampoco la AV Carabanchel Alto falló en la convocatoria anual de una bicicletada reivindicativa que organiza la entidad vecinal desde el año 2009.

A este respecto, a instancias de la FRAVM y de otras organizaciones sociales, el Ayuntamiento de Madrid publicó en noviembre de 2011 una completa guía que recoge el mapa de las vías ciclistas de la capital, algunas recomendaciones para un buen empleo de este vehículo, una guía de las calles más apropiadas para circular o la localización de laparcabicis. La edición de este documento representa un avance en el impulso de la bicicleta como medio de transporte, a la que hay que sumar la ejecución pendiente de la denominada M-10, un carril bici que discurrirá por las calles Alberto Aguilera, Sagasta y Génova; los paseos de Recoletos y del Prado; las rondas de Atocha, Valencia y Toledo; y las calles Bailén, Ferraz, Pintor Rosales y Marqués de Urquijo. No obstante, estas medidas resultan casi testimoniales frente a los tarifazos, los recortes aplicados al transporte público y la promoción de grandes vías de circulación para los vehículos privados que centran la política de las administraciones madrileñas, contra las que el movimiento vecinal continuará actuando en favor de un modelo de movilidad sostenible desde el punto de vista social y medioambiental.

