

Capítulo VIII Movilidad y transporte

Introducción

- 8.1 Transporte público**
 - 8.1.1 Tarifas
 - 8.1.2 Metro
 - 8.1.3 Autobuses urbanos e interurbanos
 - 8.1.4 Tren de cercanías

- 8.2 Movilidad**
 - 8.2.1 Intercambiadores
 - 8.2.2 Estacionamiento regulado (parquímetros)
 - 8.2.3 Aparcamientos de residentes (PAR)
 - 8.2.4 Demandas y acciones en materia de movilidad
 - 8.2.5 Áreas de prioridad residencial
 - 8.2.6 Plan director de movilidad ciclista
 - 8.2.7 Mesa por la movilidad
 - 8.2.8 Semana de la movilidad

- 8.3 Órganos de participación**



M^a Carmen Lostal, responsable de Movilidad y Transporte de la FRAVM (en primer plano), imparte en 2007 en plena Puerta del Sol con compañeras y compañeros de asociaciones de Retiro y Tetuán, el paradójico taller de movilidad ***Volamos, pero no llegamos***, para denunciar las continuas averías del metro.

Las *Propuestas de la FRAVM sobre movilidad y transportes en la Comunidad de Madrid*, elaboradas por el sociólogo y miembro de la comisión Permanente de la federación Vicente Pérez Quintana, presentadas en 2006 en la escuela de verano de El Escorial de la Universidad Complutense y después a los candidatos y candidatas que concurrían a las elecciones municipales y regionales de mayo de 2007, enmarcan la actividad de la comisión de Movilidad y Transporte de la federación en el periodo.

De ellas entresacamos estas breves pinceladas, que caracterizan la situación actual y realzan las acciones y movilizaciones habidas.

La ciudad es una sociedad que se mueve dentro de una articulación compleja de actividades de toda índole, desde las de carácter económico hasta las culturales y artísticas. El movimiento de las gentes en y entre las diversas actividades es, pues, un dato simultáneamente constitutivo y estructurante de la urbe. Por ello, la movilidad es una dimensión central de las condiciones de vida de los ciudadanos y ciudadanas y, por ende, es un indicador de la cantidad y la cualidad de la ciudad.

Vistas desde el movimiento ciudadano organizado, las políticas de movilidad y transportes, en el horizonte de hacer una ciudad a escala humana y en la que sea posible una vida pacificada de todos y todas con todos y con el entorno, **deben marcarse como objetivos**, entre otros, **los siguientes**:

- **Materializar un sistema de desplazamientos rápidos, cómodos, seguros, fiables**, etc., así como **no discriminantes respecto** de las características demográficas y socioeconómicas **de las distintas categorías sociales ni respecto de los diferentes motivos del viaje**.
- **Lograr un modelo de movilidad sostenible**, esto es, compatible con la preservación y mejora del medio ambiente natural y urbano, al tiempo que contribuye a la creación de riqueza, tanto por las actividades que induce directa e indirectamente como por lo que supone de formación de capital social fijo.
- **Optimizar el gasto público en infraestructuras y transportes según un índice que prime la unidad de gasto por el volumen de viajeros**, dadas unas condiciones suficientes garantizadas de comodidad, seguridad, fiabilidad...
- **Favorecer y fomentar la participación ciudadana** en el diseño, planificación y gestión del modelo.

Sin duda, el término que mejor cuadra al modelo existente en la Comunidad de Madrid es el de *modelo congestivo*. Los datos que arrojan las sucesivas encuestas realizadas por la administración regional así lo prueban. La última, la *Encuesta Domiciliaria de Movilidad de 2004 en la Comunidad de Madrid* (EDM), del Consorcio de Transportes, ratifica punto por punto las conclusiones de las consultas de 1996 y 1987-1988, así como de los datos obtenidos a raíz del Censo de la Población y Vivienda de 2001.

Destacamos el que tal vez sea el dato más significativo de la última consulta: **en los dos cuatrienios que transcurren entre la Encuesta Domiciliaria de Movilidad de 1996 y la Encuesta Domiciliaria de Movilidad de 2004, el total de viajes mecanizados en un día laborable medio aumenta un 52%. Esa tasa casi cuadruplica el crecimiento de la población en el mismo periodo, que fue el 13,9%**. El acusado dinamismo de la cantidad de desplazamientos se explica, ante todo, por el salto de **la media de viajes por habitantes, que pasó de 1,31 viajes/habitante a 1,75 viajes/habitante**.

Ahora bien, **el modelo no es congestivo por el volumen de viajes que soporta**. Una ciudad es movimiento. En realidad, es posible pensar un modelo no congestivo con el mismo número de desplazamientos o aun con más desplazamientos que los que tienen lugar en la Comunidad de

Madrid en un día laborable normal. **La congestión (o, si se prefiere, el grado de congestión) de un modelo de movilidad no depende tanto o no depende en modo alguno del número de viajes como de la organización** —entendida en sentido amplio— **de los mismos**. En definitiva, la congestión no es un problema cuantitativo, sino, antes bien, es un problema cualitativo, hunde sus raíces en el modo de condicionamiento de las necesidades de viajar y en el modo de resolución de esas necesidades.

Al evaluar la congestión del modelo de movilidad madrileña a la luz de los objetivos que enunciamos arriba, advertimos: **la movilidad en la región no permite, dados los atascos del tráfico o la saturación de los transportes públicos en las horas punta, hacer desplazamientos rápidos, cómodos, seguros, fiables, etc.; tampoco es un modelo sostenible o respetuoso de los equilibrios ecológicos, a la vista de la huella del territorio que ocupan las infraestructuras del transporte, de los destrozos del medio natural que causa la construcción o reforma de las M-30, M-50, erres, carretera de los Pantanos y otras vías de gran capacidad, más de la contaminación acústica y atmosférica que determina el tráfico rodado; no optimiza el gasto público en infraestructuras y transporte supuesta la muy alta cuota de absorción de los viajes en vehículo privado sobre el transporte público; y, en fin, no permite la participación ciudadana en el dibujo y gestión del modelo** (tal vez la administración del transporte es, en general y paradójicamente, una de las más cerradas a las participación de los vecinos y vecinas en la deliberación de las políticas y en la toma de decisiones).

Una rápida mirada retrospectiva sobre la información descrita nos dice que **el modelo de movilidad madrileño se articula sobre las premisas de un número muy alto de desplazamientos obligados diarios, la acusada concentración horaria de los movimientos de ida y regreso, un muy pronunciado desequilibrio entre la localización de la residencia y la localización de los lugares de trabajo, estudio, ocio, compras ... y, por tanto, una enorme dependencia de los medios mecánicos, entre ellos del vehículo privado** (especialmente en los desplazamientos hacia y desde el lugar de trabajo). El rápido crecimiento de la capacidad del sistema, medida en términos de infraestructuras y de medios, no resuelve el problema; pues, como hemos dicho, entre la capacidad del sistema y la suma de las necesidades no se produce una relación causal directa en uno u otro sentido, sino una relación circular en la que sendas variables se retroalimentan la una a la otra.

La *Encuesta Domiciliaria de Movilidad* de 2004 estima en **más de 15 millones¹ el total de viajes realizados en un día laborable normal por la población residente mayor de 5 años en la Comunidad de Madrid a finales de 2004**. Ello supone del orden de **2,6 desplazamientos por persona/día**. En realidad, este total habría que aumentarlo, para obtener una imagen completa de la situación, sumando los muy numerosos desplazamientos no basados en el hogar (supóngase, p. ej., el tráfico de mercancías o los tráficos de paso) así como los imputables al segmento de 0-5 años. Sea como sea, es indudable que nos encontramos ante **una masa enorme de viajes producidos por una población de 5,7 millones de personas en un espacio de poco más de 8 km² o, mejor dicho, encerradas en menos de 1 km²**, el terreno que ocupa el espacio agregado del suelo urbano y los sistemas generales.

La mayoría de los viajes transcurre en todo o en parte en uno o más medios mecánicos. Según la EDM de 2004, más de dos de cada tres desplazamientos (**unos 10 millones en cifras absolutas**) se realizan utilizando el vehículo privado, el transporte colectivo u otro medio artificial.

El 31 % de los viajes se realiza en modos no mecanizados, **el 69 % de los viajes en modos mecanizados**. La gran dependencia de los modos mecánicos que muestra la última Encuesta es tanto más notoria cuanto se observa un muy acusado incremento, respecto de las consultas precedentes, en el comportamiento de la ratio de viajes por habitante. El enorme incremento registrado por la movilidad en modos mecánicos se debe al hecho de que **hay más población y, sobre todo, al hecho de que cada persona se desplaza mucho más hoy que hace unos años**.

Los 10 millones de viajes en modos mecánicos se reparten al 50/50 en transporte público

¹ La EDM04, en realidad, calcula 14,5 millones de viajes. El empleo de otros instrumentos paralelos (Encuesta de Centros Colectivos, Encuesta a la Población no Residente y Encuesta en el Taxi) suma otros 600 mil viajes, totalizando así los aludidos 15.173.400 de desplazamientos.

y en transporte privado. A todas luces nos encontramos ante un evidente falso equilibrio, toda vez que no es comparable trasladar a centenares de personas en un tren de cercanías o en un metro, que mover centenares de automóviles. **El acusado predominio de los medios privados es uno de los elementos que más pesa en la formación y reproducción ampliada del modelo de movilidad congestiva.** De ahí que un principio esencial de un modelo de movilidad sostenible haya de ser el de primar aquellos medios que optimicen la unidad de gasto por volumen de viajeros, todo ello –por demás– en un sistema de cálculo que internalice y contemple *todos* los costos y, de manera especial, los daños sobre el medio ambiente natural y urbano.

En este mismo planteamiento abundan las propuestas en materia de movilidad y transporte recogidas en el *Plan estratégico de la FRAVM 2009-2012* (véanse páginas 173 a 182 del plan estratégico).

8.1 Transporte público

El estudio de la FRAVM de 2006 sobre movilidad y transportes en la Comunidad de Madrid, sostén de las propuestas antes citadas, dice: “El metro aventaja a todos los demás medios de transporte público en la distribución de los desplazamientos. Absorbe casi la mitad de los mismos. Es indiscutible el dominio de los medios férreos (metro y cercanías) sobre el autobús: tres de cada cinco² viajes mecanizados se realizan en aquéllos. Este es un dato, al menos en una primera lectura, positivo, por cuanto es coherente con el principio de privilegiar los medios de transporte menos onerosos en términos económicos y más respetuosos con el medio ambiente”.

Y añade: “El gran incremento de la demanda del servicio de metro se corresponde con la evolución espectacular registrada por la oferta, tanto más sobresaliente cuanto el crecimiento de la red se ha concretado en la última década. Una vez esté culminado el programa 2004-2007 de ampliación de la red, los índices de cobertura de la misma en el municipio de Madrid serán muy satisfactorios: la mayor parte del territorio habitado estará dentro de los radios de servicio de alguna estación de metro”.

En el periodo 2004-2007 se amplió y/o se abrieron nuevas estaciones en las líneas existentes y se crearon las tres nuevas líneas de tren ligero, es decir, 90 kilómetros de vía con 80 nuevas estaciones. El programa de ampliación 2007-2011 de la red de transporte público supone la prolongación de la línea 2 hasta Las Rosas, de la línea 9 hasta Mirasierra y de la línea 11 hasta el barrio leganense de La Fortuna.

Continúa el estudio sobre movilidad y transporte de la FRAVM: “En el periodo 1985 a 2004, se produce un gran incremento del servicio de autobuses interurbanos. En 2006 se acerca a las 400 líneas y los 3.500 km. de longitud. La flota (excluidas las concesiones urbanas) ha pasado de 692 unidades a 1.749, con un salto del 153%; al tiempo que se ha producido un muy significativo rejuvenecimiento de los coches, cuya edad media desciende de 10 a 5 años.

“Los autobuses de la capital se mueven por cerca de 200 líneas, con una longitud superior a los 2.000 km. La flota ha crecido poco (un 16%), pero ha crecido, a pesar del descenso de la demanda ante el empuje del metro.

“La red de cercanías de la región ha experimentado un importante incremento del número de estaciones (de 70 en 1993 a 88 en 2004), fruto, sobre todo, de la incorporación de más ciudades al servicio. Éste, en 1993, acogía a 23 ciudades, mientras que en 2004 ya llegaba

² Las cifras referidas a la distribución de los viajes según el medio de transporte público, en realidad, toman como unidad de medida, no el número de desplazamientos, sino el número de etapas dentro del mismo desplazamiento (así, p. ej., un viaje en tren seguido por un transbordo al metro, cuenta como un desplazamiento con dos etapas).

a 34. Observamos que estas últimas se extienden en un amplio radio alrededor de la capital, especialmente sobre los ejes radiales definidos por el Corredor del Henares, las carreteras de Burgos y Colmenar en el norte, la carretera de La Coruña en el oeste, la carretera de Extremadura en el noroeste y las carreteras de Toledo y Andalucía en el sur. La red llega a la mayoría de las ciudades grandes y medianas; excepción hecha de algo más de una decena de ciudades que cuentan con más de diez mil habitantes. No obstante, algunas de éstas están incluidas en la red actual de metro (Rivas y Arganda) o en la futura red de tren ligero (Boadilla). Quedan fuera de una y otra red: en el este, Mejorada (más una ciudad pequeña, pero que viene creciendo a buen ritmo: Velilla de San Antonio); en el norte, Algete; en el oeste, San Lorenzo y Guadarrama; en el suroeste, Villaviciosa de Odón, ambas Villanuevas y Navalcarnero, y en el sur, Humanes”.

En el programa 2007-2011 se incluyen entre las líneas férreas, acordadas con el Ministerio de Fomento dentro del Plan de Infraestructuras Ferroviarias de Cercanías para Madrid, la nueva línea Móstoles-Navalcarnero, con unión a la C-5 de cercanías y dos actuaciones que compartirán las vías: la nueva línea a Moncloa y la nueva línea variante de Torrejón de Ardoz con destino estación de Chamartín.

8.1.1 Tarifas

La doble subida, en enero y agosto de 2008, de las tarifas del transporte público concitó el rechazo de las asociaciones vecinales, que solicitaron su retirada. Para la federación, el incremento anual del precio de los billetes nunca debe superar el incremento previsto del IPC e, incluso, no debe llegar a agotarlo, pues una verdadera política de fomento del transporte público —como elemento nuclear de un sistema de movilidad sostenible— debe evitar repercutir la financiación de la explotación y la inversión en el billete, reduciendo para ello los costes de explotación e incrementando los ingresos por el aumento de viajeros.

En marzo de 2009, concluida la correspondiente campaña informativa en barrios y municipios (con especial incidencia en el corredor del Henares), la entidades vecinales registraron —como muestra la foto— más de 6.000 firmas de otros tantos usuarios solicitando la congelación de las tarifas que en un año, entre enero de 2008 y enero de 2009, subieron



en tres ocasiones un 9%, triplicando la subida del IPC. Igualmente demandaban, con los sindicatos, el mantenimiento del Bonotet municipal y su coexistencia con la Tarjeta Azul para pensionistas, jubilados y minusválidos.

Los tres sucesivos “tarifazos” alcanzaron el cénit en 2010, al subir el precio del bono de 10 viajes o Metrobus un 21,6%, no obstante el rechazo de sindicatos, oposición política, asociaciones de consumidores, federación de municipios y asociaciones vecinales. Las tarifas para 2011, anunciadas por el Consorcio Regional de Transporte —y de nuevo rechazadas por la federación regional— prevén una nueva subida del Metrobur del 3,4%; un bono que, desde 2003, se habrá incrementado el 112,4%.

Entre tanto, el 23 de noviembre, la FRAVM acompañaba a los representantes de la Plataforma Metrobus Infantil Gratis en Madrid en la presentación de una iniciativa ciudadana para que los más pequeños hagan uso del transporte público.

8.1.2 Metro

Las asociaciones vecinales madrileñas consiguieron la incorporación de buena parte de sus reivindicaciones al programa de ampliación de la red de metro 2004-2007, logrando de ese modo, tras décadas de pelea en los viejos barrios y de años de tenacidad en los más recientes, las prolongaciones de la línea 11 a Carabanchel Alto, de la línea 2 a La Elipa, de la línea 3 a Villaverde Alto, de la línea 5 a la Alameda de Osuna, de la línea 7 a Coslada y San Fernando, de las líneas 1 y 4 a Pinar de Chamartín y Parque de Santa María, las nuevas estaciones de Pinar del Rey (L-8), Arganzuela (L-6), avenida de la Aviación (L-10), el Metronorte a Alcobendas y San Sebastián de los Reyes, la prolongación de la línea 1 al Ensanche de Vallecas y el metro ligero a Sanchinarro y Las Tablas.

Los vecinos y vecinas de Ciudad de los Ángeles, convocados por su asociación, esperan en mayo de 2007 la llegada del metro. La AV Ciudad de los Ángeles-Asveyco organizó su propio acto inaugural.



Mas, como era de esperar, antes de que se apagaran los rescoldos de las inauguraciones, otros barrios (antiguos o nuevos) intensificaron su propia pelea tomando el testigo.

La Plataforma de vecinos por el metro a Santa Eugenia cerraba 2007 manifestándose y entregando 12.000 firmas en la Asamblea de Madrid y 13.200 en el Ayuntamiento que avalaban su propuesta de creación de un ramal que conecte con la L-6 en Conde de Casal y recorra el tramo de la A-3 hasta Santa Eugenia, dando servicio a las colonias de la calle El Bosco (Fontarrón, colonias Blanca y Las Marismas), la Universidad Politécnica y el incomunicado hospital de Vallecas.



Las asociaciones de San Blas, con las de Ciudad Lineal, conseguían en febrero de 2008 su añeja reivindicación: la prolongación de la L-2 desde la Elipa hasta Las Rosas, con las estaciones propuestas por el movimiento vecinal (barrios de Bilbao, Arcos y Las Rosas). No obstante, la Coordinadora de asociaciones vecinales de San Blas continúa reclamando la ampliación de

la L-2 hasta el estadio olímpico (La Peineta) y su unión con la L-7, cuya necesidad sería

perentoria con la previsión de traslado del club Atlético de Madrid a La Peineta. La Coordinadora vecinal pide asimismo una segunda ampliación, la de la L-5 hasta Canillejas para conectar Ciudad Pegaso y Las Mercedes.

La obra de la prolongación de la L-2 a Las Rosas fue adjudicada en septiembre de 2008 y el acto de colocación de la primera piedra —al que acudieron la FRAVM y las asociaciones del ámbito— tuvo lugar el 21 de noviembre de 2008. En mayo de 2010, las asociaciones vecinales de San Blas trasladaban sus propuestas sobre las ampliaciones y conexiones del entorno de La Peineta al coordinador de Movilidad del Ayuntamiento.

Las asociaciones de Leganés (AV Leganés Norte y la federación local), tras conseguir que el Pleno municipal aprobara, en enero de 2008, su propuesta de prolongación de MetroSur hasta el barrio de Leganés Norte —a través de La Fortuna y Parque Tecnológico—, presentaron en octubre del mismo año dos millares de firmas a los grupos parlamentarios de la Asamblea de Madrid sustentando la propuesta. En marzo de 2010 se reunían con el grupo socialista de la Asamblea de Madrid para impulsar su reivindicación que ya ha cumplido cuatro años.

También en Leganés, la AV Nueva Fortuna exigía en enero de 2010 la urgente finalización de la prolongación de la L-11 hasta el barrio. El acto de colocación de la primera piedra tuvo lugar el 26 de marzo de 2007, anunciándose un plazo de ejecución de 23 meses y la inauguración para la primavera de 2009. Incumplidos los plazos y con un retraso de año y medio, el metro llegó, al fin, a La Fortuna el 5 de octubre de 2010. La reivindicación es ahora la ampliación de la L-11 hasta Leganés para conectar con MetroSur.

Las asociaciones Jargolf, Montecarmelo y Arroyo del Fresno han planteado sus propias demandas respecto de la prolongación de la L-9 hasta Mirasierra, cuyas obras se adjudicaron en septiembre de 2009. La primera estación estará en la parcela de las cocheras de metro de El Sacedal, en la confluencia de la Avenida Ventisquero de la Condesa con las calles Portera del Cura y Mirador de la Reina. La segunda se sitúa en la calle Costa Brava, donde se comunican los barrios de Mirasierra y Montecarmelo y servirá de intercambiador con las líneas C-7, C-8 y C-10 de cercanías.

8.1.3 Autobuses urbanos e interurbanos

En febrero de 2008 las asociaciones vecinales de Morata de Tajuña y Gargantilla del Lozoya demandaban del Consorcio Regional de Transporte la mejora del servicio de los autobuses interurbanos a ambos municipios.

En abril del mismo año, las asociaciones vecinales de Villaverde, reunidas con el Consorcio, creaban la comisión para la reorganización del transporte público en superficie, una acción imprescindible tras la llegada del metro al distrito.

Las asociaciones Virgen del Cortijo, Cárcavas y Sanchinarro se interesaban también en abril, ante el área de Movilidad del Ayuntamiento, por las nuevas cocheras de la EMT y sus afecciones al ámbito.

A julio de 2008 corresponden las demandas en cuanto a la mejora y frecuencia de las líneas que dan servicio a Santa Eugenia (AV La Colmena) y Tetuán (AAVV de Tetuán), las segundas insistente y prolongadamente reivindicadas al Consorcio y al Ayuntamiento e incluidas en las acciones del PEIA de Tetuán..

Las asociaciones vecinales de San Blas también reclamaron al Consorcio la mejora de las líneas que cubren el distrito. E igualmente la AV de Manoteras-Tres Barrios de Hortaleza

En febrero de 2009, eran las asociaciones vecinales de los nuevos barrios de Montecarmelo y Las Tablas quienes planteaban al Consorcio Regional de Transportes sus demandas de comunicación con los barrios próximos, sobremanera con las zonas donde se hallan los equipamientos sociales que les corresponden.

En mayo de 2009 consiguieron, al fin, las asociaciones vecinales de los barrios de Montecarmelo y Las Tablas (Fuencarral), Sanchinarro (Hortaleza), Barajas, Colonia Fin de Semana (San Blas), Valderrivas (Vicálvaro), Ensanche de Vallecas y Ensanche de Carabanchel el servicio nocturno, más conocido como “buhu”.

En mayo, también logró la asociación del B° de Justicia que las líneas 49 y 149 no transitaran por la calle Barquillo, una vez desviadas por la peatonalización de Fuencarral, como también lo fue la línea 3, para la que se buscaba un recorrido alternativo.

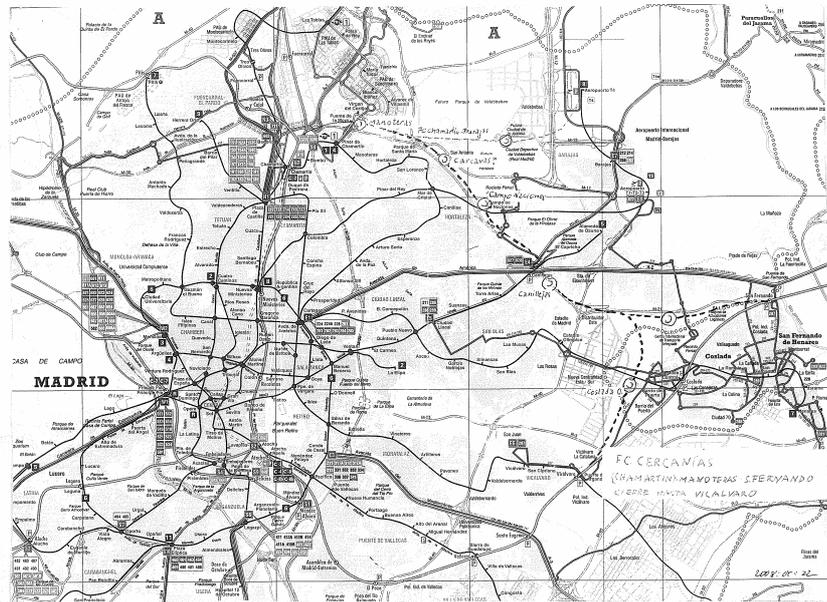
Las asociaciones del B° de Begoña (Fuencarral) y de la colonia San Cristóbal (Chamartín) expondrían en junio de 2010 sus demandas a la EMT.

También en junio, la responsable de Movilidad y Transporte de la FRAVM asistía al taller de promoción del autobús en la ciudad de Madrid.

8.1.4 Tren de cercanías

Las asociaciones Virgen del Cortijo, Cárcavas y Sanchinarro, con la Coordinadora de asociaciones vecinales/Foro de Hortaleza, se interesaron ante la viceconsejería de Transporte por la nueva variante Torrejón de Ardoz-Chamartín. Enmarcada en el Plan de Infraestructuras Ferroviarias de Cercanías para Madrid, la nueva línea tendrá dos fases, la primera con una longitud de 1.865 m y una estación subterránea ubicada en el centro de Torrejón, conectará con las líneas de cercanías existentes, y la segunda, con una longitud de 2.390 m y una segunda estación, conectará con la línea de cercanías cerca del soto del Henares. En Torrejón funcionará como un metro en el interior de su casco urbano con destinos alternativos a Chamartín y/o Atocha. Posibilitará la llegada a Chamartín de los usuarios de Guadalajara, Azuqueca, Alcalá de Henares y San Fernando de Henares.

La coordinadora de asociaciones vecinales del distrito de Hortaleza trasladó, con este motivo, al viceconsejero su propio y antiguo proyecto de cercanías Madrid-San Fernando y cierre del anillo hasta Vicálvaro, incorporado al Plan de acción de la Agenda 21 en



Hortaleza con el siguiente enunciado: *cerramiento del anillo de cercanías Chamartín-Vicálvaro. Estaciones intermedias V. Cortijo (A-1, Sanchinarro), Hortaleza, Cárcavas (Valdebebas), Campo de las Naciones (enlace con línea 8), Canillejas (A2, O'Donnell). Enlace del anillo de cercanías hasta San Fernando (corredor del Henares)*, al que las asociaciones de Hortaleza han hecho las oportunas adaptaciones, que ya habían presentado en 2008 al Ayuntamiento como parte de las alegaciones de mayo al Plan Especial para la mejora de la accesibilidad al API 21.09 Sector III, *Olivar de la Hinojosa*.

El plano refleja la propuesta de abril de 2008 de las asociaciones de Hortaleza, con los siguientes objetivos: 1) Proporcionar comunicación a la población del distrito de Hortaleza y también a la de los de Fuencarral, Chamartín, Ciudad Lineal, Barajas y San Blas con y desde el corredor del Henares y, más ampliamente, con toda la red de la Comunidad. 2) Completar un anillo en la red de cercanías de Madrid, ahora troncada, facilitando las comunicaciones periféricas y los enlaces entre las poblaciones del área metropolitana y la red municipal de transporte público y, más ampliamente, facilitar una comunicación más directa de las poblaciones del norte y noroeste de la Comunidad con el corredor del Henares. 3) Contribuir a la descongestión de A-1, A-2, M-40 y estación de Atocha. 4) Coste reducido y facilidad de ejecución, por aprovechar trazado ferroviario existente

8.2 Movilidad

Del *Segundo Informe del estado de la movilidad de Madrid*, correspondiente a 2009, de la Fundación Movilidad³, extraemos la siguiente información: “En la ciudad de Madrid, la afectación de la crisis sobre la movilidad laboral y en consecuencia sobre el transporte público ha propiciado una disminución de la participación de éste, pasando de un 65% a un 63% sobre el total de desplazamientos motorizados de los residentes⁴, con el consiguiente incremento relativo de los viajes en coche.

“No obstante, la evolución de la movilidad no es homogénea en todo el municipio. Así, la disminución de la participación del transporte público se ha concentrado en el interior de la Almendra Central, pasando de un 78% a un 74%. Esto puede estar provocado, en buena medida, por la pérdida de empleos registrada debido a los procesos de deslocalización de empresas del centro de la Ciudad, unido asimismo a la mayor afectación que la crisis económica ha supuesto para la utilización del transporte público.

“Por el contrario, en las relaciones periferia-periferia, que en el *Informe del estado de la movilidad* de 2008 se señalaban como preocupantes, se aprecia una sensible mejora de la utilización del transporte público (a pesar de que la distribución todavía no es óptima). Esta mejora puede estar motivada quizás por el ligero aumento de la oferta de autobuses que refuerzan algunas relaciones transversales (implantación y refuerzo de diversas líneas perimetrales), así como por la localización de nuevas actividades económicas en estas zonas de la ciudad.

“Considerando todos los modos de transporte, se observa un elevado peso de los modos no motorizados (pie y bici), alcanzando prácticamente el 40% del total de los desplazamientos. Debe remarcarse como un hecho positivo el incremento de los viajes en bicicleta, que se han incrementado hasta alcanzar un 0,6% del total.

“En la encuesta del Barómetro de Consumo 2009 se aprecia que el rechazo al transporte público por parte de los ciudadanos que utilizan de forma frecuente el vehículo privado es mucho más explícito. La suma del porcentaje de ciudadanos a los que el transporte público no les gusta o le parece incómodo pasa de un 27,2% a un 41,3%. En cambio la percepción de ahorro de tiempo en coche se ha dividido por 5. También ha aumentado el número de usuarios que piensan que necesitan el coche para trabajar, de un 19% a un 29,3%. Por el contrario, la suma de las causas que hacen referencia a una oferta de transporte público insuficiente se reducen de un 18% a un 8,7%. Se apunta así una tendencia, que se espera sea esporádica, de mayor rechazo no razonado al modo de transporte público por parte de los usuarios habituales del

³ La Fundación Movilidad está adscrita a la Mesa de Movilidad —en la que se integra la FRAVM desde su constitución en 2006— del área de Gobierno de Seguridad y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid.

⁴ Se consideran únicamente los desplazamientos de los residentes de la Ciudad de Madrid con origen y destino en el mismo municipio.

coche (que conocen el sistema de transporte público de manera parcial). Un exponente de estos prejuicios se refleja en el espectacular crecimiento de la incomodidad como causa de no utilización, cuando la bajada de la demanda en hora punta ha determinado una mejora evidente de la comodidad que sí es valorada por los usuarios del transporte público.

“ El SER sigue considerándose importante como elemento regulador de la demanda, si bien se reduce su influencia, pasando del 48,2% al 37,3%, quizá porque se inicia una internalización de este coste. Por otro lado, la encuesta apoya la evolución positiva de la comodidad y el precio como causas de la elección modal en detrimento de los “atascos” y el aparcamiento.”

8.2.1 Intercambiadores

Seguimos, con las asociaciones vecinales de Tetuán, el proyecto y la ejecución del intercambiador de la plaza de Castilla, nos reunimos con el viceconsejero de Transportes en enero de 2008 y tuvimos —a demanda de las asociaciones— la oportunidad de visitar las obras. Con 29 dársenas de autobuses, 40 líneas interurbanas procedentes de los corredores de la A-1 y la M-607 y enlace con las líneas 1, 9 y 10 de metro, el intercambiador entró en funcionamiento en noviembre de 2009.

Estuvimos en la presentación a los vecinos y vecinas de Arganzuela del proyecto de intercambiador de Legazpi, formando parte de la mesa.

Y continuamos siendo miembros y asistiendo a las sesiones de la Comisión ciudadana de seguimiento (Ayuntamiento-Ministerio de Fomento-vecinos) de las obras del intercambiador de la Puerta del Sol, inaugurado en junio de 2009 tras seis años de obras, con 570 millones de euros de presupuesto. En este intercambiador confluyen dos líneas de la red de cercanías, la C-3 y la C-4 (procedentes de Parla y Aranjuez, respectivamente), y tres líneas de metro, las líneas 1, 2 y 3.

8.2.2 Estacionamiento regulado (parquímetros)

En febrero de 2008 la AV de Carabanchel Alto convocaba nueva manifestación para oponerse a la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) en el barrio. Según cálculos de la propia asociación vecinal, para entonces se llevaban registradas cerca de 50.000 firmas de residentes en barrios periféricos y se habían promovido dos centenares de actos y manifestaciones contrarios al SER.



En octubre de 2008 las asociaciones vecinales y colectivos que se alzaron contra la ampliación del SER en los barrios situados fuera del cinturón de la M-30, pidieron al Ayuntamiento que acatará la sentencia que considera nula la extensión de los parquímetros a los barrios periféricos. Al hacer el consistorio caso omiso, convocaron el 23 de octubre otra manifestación desde la Puerta del Sol a la plaza de Cibeles.

En octubre de 2009, los colectivos antiparquímetro de la ciudad de Madrid reclamaban del Ayuntamiento de Madrid el cumplimiento de la sentencia del Juzgado nº 26 de lo Contencioso-Administrativo, el reintegro de los importes indebidamente cobrados, y de las sanciones, etc., y exigían:1) La retirada inmediata de los parquímetros de los barrios en los que han sido claramente rechazados. 2) La negociación con

los vecinos de otros barrios afectados por la sentencia, para el posible mantenimiento o no de la zona SER. 3) La revisión, a la luz de estas circunstancias, de los contratos firmados con las empresas concesionarias en 2006, y que han quedado sin validez. 4) La devolución íntegra a todos los vecinos de las cantidades cobradas indebidamente por las tarjetas de residente, las multas y los tiques. 5) La revisión de las condenas y sanciones impuestas con motivo de las protestas vecinales realizadas. 6) La compensación por los perjuicios ocasionados a los pequeños comerciantes. En diciembre de 2010 el Tribunal Superior de Justicia de Madrid, desestimaba el recurso interpuesto por la AV de Carabanchel Alto: la lucha continúa, por tanto.

En mayo de 2010, eran las asociaciones vecinales de Tercio y Terol y General Ricardos de Carabanchel las que se oponían a la propuesta del alcalde de instalar parquímetros en General Ricardos. El anuncio se realizó durante la visita a las obras de remodelación del eje comercial, una de las actuaciones del Plan Especial de Inversiones 2004-2008 de Carabanchel acordado con las asociaciones vecinales del distrito y la FRAVM. A este propósito, las mencionadas asociaciones recordaban cómo la Coordinadora de asociaciones vecinales de Carabanchel lleva cuatro años reclamando un Plan Integral de Movilidad para el distrito.

En febrero de 2009, la AV de San Sebastian de los Reyes y otros colectivos del municipio convocaban una manifestación contra la implantación del servicio regulado de aparcamiento en el centro del municipio, precisamente el día en el que el Pleno municipal debía aprobar la medida. El argumento del Ayuntamiento de que los parquímetros favorecerían al pequeño comercio, era contestado por la asociación vecinal y



los colectivos convocantes con el contraargumento de que, por el contrario, las compras se desviarían hacia las grandes superficies donde aparcar es gratis, aparte de que los problemas de aparcamiento se producen en las últimas horas del día, precisamente las que no contempla la nueva Ordenanza Reguladora del Aparcamiento (ORA).

8.2.3 Aparcamientos de residentes (PAR)

De los aparcamientos adscritos a los planes especiales de inversión y actuaciones (PEIA) de los distritos de la ciudad de Madrid no ocupamos en el capítulo correspondiente: aparcamientos de Sor Ángela de la Cruz, plaza de Tenerife y plaza de Leopoldo de Luis, en Tetuán; aparcamiento de la calle Algorta en Carabanchel; estudios de viabilidad para la construcción de aparcamientos en Latina; aparcamientos de la calle Hinojal y PAR de San Mariano en San Blas, etc.

Nos hemos interesado, asimismo, por el programa municipal de aparcamientos 2007-2011 del área de Obras y Espacios Públicos del Ayuntamiento de Madrid y especialmente por los aparcamientos ligados a grandes operaciones como la de Madrid río.

Cabe citar entre las asociaciones demandantes de aparcamientos con las que hemos trabajado en el periodo —aparte de las de los distritos con planes especiales de inversiones y las del programa municipal del presente mandato— la AV Jargolf de Fuencarral, la AV de la Alameda de Osuna en Barajas, la AV Bº de Comillas en Carabanchel y las asociaciones del centro histórico madrileño.

8.2.4 Demandas y acciones en materia de movilidad

El 23 de diciembre de 2007, la AV del PAU de Vallecas convocaba una concentración en el lugar en el que un vecino había muerto atropellado para reclamar los 36 semáforos que el área de Seguridad y Movilidad del Ayuntamiento había prometido. Exigían asimismo vigilancia policial para evitar las carreras clandestinas de coches.

En mayo de 2008, las asociaciones de Pan Bedito y Diego Velázquez, de Carabanchel, planteaban sus demandas a la subdirección general de Circulación y Planificación de Infraestructuras de Movilidad del Ayuntamiento. También lo hacían la AV de Monte Carmelo (Fuencarral) y la AV Virgen del Cortijo (Hortaleza). Su principal reivindicación eran los badenes.

En diversas reuniones habidas en 2008, la AV Residencial Resina trataba con el delegado de Seguridad y Movilidad del cierre al tráfico de la colonia Marconi.

Las asociaciones vecinales de Las Rosas, Butarque y La Unidad de Villaverde querían saber en octubre de 2008 del proyecto regional de la avda de los Rosales en el distrito de Villaverde, al que han venido presentado propuestas, todas ellas desoídas. En noviembre de 2010, concluida la “remodelación” de la avenida, que los vecinos llevaban más de diez años esperando, advierten que el proyecto no ha dado respuesta a ninguno de los problemas que las asociaciones vecinales llevan años denunciando y que tienen que ver, sobre todo, con la regulación del tráfico, la seguridad vial y la comunicación del barrio con el resto del distrito de Villaverde, problema agravado por el previsible incremento del tráfico derivado de los nuevos desarrollos urbanísticos de Villaverde y Getafe. Las demandas vecinales se concretan en la instalación de un paso de peatones frente al Centro Cultural Los Rosales, la implantación de un paso para vehículos y peatones en el cruce de la avenida con la línea del ferrocarril, la construcción de las salidas y entradas de la A-4 al barrio, la construcción de plazas de aparcamiento, la creación de un acceso desde el extremo sur de la avenida al barrio de Nuevo Rosales, a la altura de la gasolinera, y, sobre todo, la construcción de nuevos carriles para canalizar el tráfico que provocarán los nuevos desarrollos urbanísticos de Villaverde y Getafe, como inicialmente estaba previsto y proyectado.

En abril de 2009 las asociaciones del casco histórico madrileño Asamblea Ciudadana del Barrio de Universidad (ACIBU) y AV del Bº de Justicia demandaban del delegado de Seguridad y Movilidad una ordenación más racional de la movilidad en el centro de la ciudad. Pedían que estudie la delimitación y declaración de un área de prioridad residencial (APR), siguiendo la estela de las APR del Bº de Las Letras y Lavapiés, el cierre al tráfico del entorno de la plaza de Soledad Torres Acosta (popularmente de “la Luna”) un domingo al mes, aparcamientos para motos en las plazas del barrio de Universidad, la recuperación del aparcamiento de la plaza de la Luna y la reordenación del tráfico y las líneas de autobuses desplazadas por la peatonalización de la calle Fuencarral.

La peatonalización de la calle Fuencarral, conseguida en 2009, era una añeja reivindicación de las entidades vecinales del ámbito.

En mayo del mismo año sería la AV de la barriada de San Fermín la que denunciara cómo el primer gran torneo celebrado en la recién inaugurada Caja Mágica colapsó el barrio —algo que venía advirtiendo durante ocho meses consecutivos sin que se tomaran las oportunas medidas—. Mientras los espectadores del Master Series ocupaban las calles del barrio (el aparcamiento de Embajadores era únicamente de uso VIP), los vecinos eran multados por aparcar incorrectamente. La asociación volvió a solicitar que se garantice el acceso a las instalaciones en transporte público (nuevas líneas de la EMT y ampliación de la línea 3 de metro desde Legazpi hasta la Caja Mágica), que no se construya ni un aparcamiento más ni en San Fermín ni en el parque lineal del Manzanares y que las instalaciones deportivas de la Caja Mágica sean también de uso público.

En junio, el delegado de Seguridad y Movilidad se comprometía con la asociación de vecinos a abrir a todos los usuarios el aparcamiento de Embajadores y a divulgar el modo de acceder en transporte público a la Caja Mágica.

En diciembre de 2009, las asociaciones vecinales del casco histórico: Justicia, Letras, Palacio, Embajadores y Universidad, adoptaron el *ESPANTACOCHE* y lo presentaron en el palacio de Cibeles coincidiendo con la celebración de la Junta de Gobierno municipal. Pedían al alcalde la adopción de medidas de reducción del tráfico en el eje comercial Gran Vía ante su previsible incremento en Navidad. Simultáneamente presentaron las *Diez razones para viajar en transporte público al centro*: 1) Venir en coche al centro de Madrid en coche es caro por la gasolina, por el aparcamiento, por el riesgo de multas y desperfectos en el coche. 2) Para la ciudad es un despilfarro económico y energético. 3) Es perder el tiempo y sufrir atascos interminables. 4) Te produce stress y con el cabreo aumenta la presión arterial. 5) Venir en coche al centro de Madrid empeora tu salud física y psíquica. 6) Aumenta la contaminación del aire que tú y tu familia respiráis. 7) Contribuyes al efecto invernadero, al calentamiento del planeta y a la catástrofe medioambiental que nos amenaza. Madrid ha superado demasiadas veces los límites de contaminación establecidos por la UE. Y este invierno prácticamente no ha llovido. 8) Con el coche contribuyes a la contaminación acústica. El ruido de bocinas y motores se adueña de la ciudad. Los decibelios crecen. Por eso Madrid es una de las ciudades más ruidosas del mundo. Y el ruido provoca irritación. Y de nuevo se resiente tu salud. 9) A tí también te gusta pasear y comprar por el centro de Madrid sin la amenaza de los coches. Lo demuestra el éxito de los espacios peatonales. 10) Piensa en nosotros, en todos los que vivimos y trabajamos en el centro. Los niños los ancianos, las personas con discapacidad, a todos los que la vida en Navidad se nos hace todavía más dura y difícil.



El 19 de diciembre convocaron un pasacalles ciudadano entre Callao y la plaza de Soledad Torres Acosta o de la Luna, pasando por Gran Vía, al que invitaron a vecinos, comerciantes, paseantes y turistas a acudir cada cual con su particular "espantacoches". El *espantacoches* vecinal, un muñero de cuatro metros de altura y una cola de ocho metros coronado de flores —como muestra la foto—, acompañado de decenas de niñas y niños, recorrió el eje comercial repartiendo las *Diez razones para*

no venir en coche al centro. La reivindicación de la delimitación y declaración del Área de Prioridad Residencial se unía a la de la pacificación y calmado del tráfico.

En abril de 2010, la AV de la colonia San Vicente (Ciudad Lineal) planteaba al área de Movilidad sus demandas relativas a la señalización y direcciones del tráfico, logrando un estudio de tráfico para la colonia. En junio, la AV del Bº de Begoña (Fuencarral) y la AV de la colonia San Cristóbal (Chamartín) exponían al área sus necesidades de movilidad y, la segunda, su preocupación por las afecciones que pudiera producir el anunciado traslado de las cocheras de la EMT dentro de la operación Chamartín.

En noviembre de 2010, la calle Mequinenza de Canillejas (San Blas) llevaba cuatro meses cubierta de pancartas: "Aquí vive gente. Queremos aparcar. Soluciones ya", contra las obras "olímpicas" que los vecinos sufrían desde hace tres años. Apoyados por la AV La Amistad de Canillejas, los afectados reclaman un plan de movilidad que devuelva la calle a los habitantes

del barrio, sobremanera tras conocer el proyecto municipal de convertirla en vía de dirección única con acceso a la A-2 y a la M-40 a través de una glorieta.

En las alegaciones que la FRAVM presentó en julio de 2010 a la modificación de la *Ordenanza de Movilidad para la ciudad de Madrid* se solicitaba que la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) no se extienda a los cascos históricos de Carabanchel Alto, Carabanchel Bajo, Fuencarral y Hortaleza, que el Ayuntamiento de Madrid se comprometa a poner en marcha el Plan Director de Vías Ciclistas en unos plazos razonables, reservando para su ejecución las correspondientes partidas presupuestarias, y que, toda vez que en Madrid la contaminación atmosférica supone un problema de primera magnitud, la Ordenanza fije unos plazos razonables para la renovación del parque automovilístico, comenzando por la flota municipal y los medios de transporte públicos.

8.2.5 Áreas de prioridad residencial (APR)

Las entidades vecinales del casco histórico de la ciudad de Madrid de los barrios de Universidad (ACIBU) y de Justicia (AV del Bº de Justicia), en el ámbito, la primera, del área de rehabilitación del centro histórico (ARCH) Pez-Luna y de la futura ARCH Conde Duque, y la segunda en el ámbito del ARCH Salesas — aún sin declarar, como la de Conde Duque, cuando redactamos esta Memoria—, han dado un importante paso en la consecución del área de prioridad residencial, complementaria de los programas de rehabilitación del caserío y de los espacios públicos (como ocurriera anteriormente en el Bº de Las Letras y en el Bº de Embajadores), impulsados también, con la FRAVM, por las citadas asociaciones vecinales.



En marzo de 2010 el delegado de Seguridad y Movilidad comprometía la delimitación y declaración del APR —por razones presupuestarias— para el próximo mandato, una vez logrado el consenso con los vecinos y comerciantes del ámbito. Para avanzar, los responsables de Movilidad mantendrán encuentros periódicos con los representantes vecinales y con las asociaciones de comerciantes y empresarios al objeto de ir perfilando la iniciativa y la forma de

ejecutarla en el próximo mandato. La peatonalización de la calle Fuencarral ha sentado, al respecto, un precedente positivo.

8.2.6 Plan director de movilidad ciclista

Para ilustrar el interés que suscita la promoción de este modo de transporte entre las asociaciones vecinales federadas, citamos tanto las que presentaron alegaciones al Avance del Plan Director (PDMC), como las que hicieron sus propuestas en los consejos territoriales cuando el Avance del PDMC les fue presentado: asociaciones de Ventilla-Almenara (Tetuán), Alerta Cerrillo de San Blas (Retiro), Valderodrigo-Dehesa de la Villa, Osa Mayor (Moncloa-Aravaca), Avance de



"Madrid en bici es posible", septiembre de 2009

Moratalaz, El Planetario (Arganzuela), Cordinadora de asociaciones vecinales y Ateneo Las Mercedes (San Blas), El Espinillo (Villaverde), Madrid Sur (Puente de Vallecas), AFAO (Barajas) y la asociación AFUVEVA de Vicálvaro.

Las asociaciones vecinales de Madrid incorporaron asimismo sus propuestas en materia de movilidad ciclista al plan de acción de la Agenda 21 de cada distrito.

La federación participó en la presentación de los tramos del itinerario ciclista adscritos al fondo estatal de inversión local

La FRAVM remite habitualmente a las asociaciones que así lo demandan información sobre la marcha del plan director y la construcción de los carriles bici y hace el seguimiento del grado de ejecución, al estar además integrada en la comisión de seguimiento del Plan Director de Movilidad Ciclista, cuyas dos últimas reuniones tuvieron lugar en abril y junio de 2010.

8.2.7 Mesa de la movilidad

La federación vecinal forma parte de la Mesa de Movilidad del área de Gobierno de Seguridad y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid desde su constitución en 2006 y participa regularmente en las jornadas y talleres que organiza la Fundación Movilidad, adscrita a esa misma área de Gobierno. Así, ha estado presente, en 2008, en el taller sobre carga y descarga (“La carga y descarga en la ciudad de Madrid: análisis de la situación y orientaciones de futuro”) y en el de bicicletas (“Análisis de la oportunidad y criterios para el desarrollo del modelo de bicicletas públicas”); en 2009 en el taller de aparcamientos (“La política de aparcamientos, un instrumento clave para avanzar en la racionalización del uso del coche en la ciudad de Madrid”), ha formado parte del jurado del concurso *Muévete en verde a la escuela*, etcétera

8.2.8 Semana de la movilidad

Como en años anteriores, desde la edición del “Día sin coches” de 1999, asociaciones vecinales de barrios y pueblos convocan cada septiembre la Semana Europea de la Movilidad.



En 2008, las asociaciones vecinales de los distritos de Tetuán, Moncloa y Fuencarral —como muestra la foto— organizaron el 20 de septiembre una marcha en bicicleta, cuya concentración tuvo lugar en el recién estrenado aparcamiento de bicis de la plaza de Castilla. Tras recorrer parte de los tres distritos, confluyeron en La Vaguada. Las dos marchas en bicicleta del día siguiente las organizaron, en Villaverde, la AV El Espinillo, y en Coslada la Coordinadora de asociaciones vecinales. Las reivindicaciones:

más aparcamientos para bicis, más carriles-bici, sistema público de alquiler-préstamo y prioridad de los desplazamientos en ese modo de transporte. La federación y las asociaciones vecinales

llevan años reclamando carriles bici que, a diferencia de los actuales, de uso esencialmente deportivo, formen parte de la red viaria y conecten los barrios entre sí y con el centro de la ciudad.

El lema de la Semana de la Movilidad de 2008 era “Aire limpio para todos” y las convocatorias: sábado 20 de septiembre: Madrid Norte (11.00 salida desde la Plaza de Castilla esquina calle Bravo Murillo hasta el parque de la Vaguada). Domingo 21 de septiembre: Villaverde (9.30 edificio Novosur, en el Parque Lineal del Manzanares). Coslada (12.00 plaza Mayor hasta el parque Antonio Machado).

En 2009, enmarcada en la Semana Europea de la Movilidad, que se celebró del 16 al 22 de septiembre bajo el lema “Mejora el clima de tu ciudad”, asociaciones vecinales de los distritos de Tetuán, Fuencarral y Moncloa, con el apoyo de la FRAVM, asociaciones de madres y padres de alumnos de ambos distritos y la Asociación Pedalibre, organizaron una marcha en bicicleta que el sábado 19 de septiembre comenzó a las 11 de la mañana en el hospital La Paz y finalizó al mediodía en el parque Rodríguez Sahagún, donde los organizadores sortearon una bicicleta entre todos los asistentes.

8.3 Órganos de participación

- Comisión de movilidad y transporte de la FRAVM.
- Comisión permanente ordinaria del Pleno de Seguridad y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid (periodicidad mensual).
- Mesa de movilidad del Ayuntamiento de Madrid.
- Comisión de seguimiento del Plan Director de Movilidad Ciclista.
- Comisión ciudadana Puerta del Sol (estación de cercanías de Sol).