

PROPUESTAS DE LA FRAVM EN MATERIA DE MOVILIDAD

Las distintas administraciones públicas vienen destinando desde los años 80 muy cuantiosos recursos económicos a infraestructuras y transportes y, sin embargo, la congestión no se atenúa, antes al contrario, los ciudadanos viven la situación como si empeorara. El escepticismo es la actitud más común frente a las iniciativas públicas locales, autonómicas y centrales.

¿Es la congestión –y su empeoramiento paulatino– una disfunción crónica de las regiones metropolitanas, especialmente de sus áreas centrales? Nuestra respuesta a ese interrogante es negativa, y tendría solución a medio plazo a condición de que las tres administraciones coordinen, planifiquen y gestionen las prioridades y medidas oportunas. Las políticas ejecutadas en el pasado y seguidas hasta el presente han adolecido de descoordinación y una elección errática de las prioridades. El denominador común de esas políticas es la falta de decisión y valentía para romper el modelo de movilidad congestiva, cuya prueba más esclarecedora la encontramos en el acusado desencuentro entre un discurso teórico favorable al transporte colectivo y la realidad de un presupuesto consolidado que otorga prioridad al uso del automóvil¹. A posteriori esa contradicción es velada mediante un discurso justificativo acerca del supuesto derecho del ciudadano a elegir el medio de transporte y, por tanto, de la ilegitimidad de las administraciones para conculcar esa “libertad esencial”. No deja de ser significativo, de cualquier modo, que a continuación las distintas administraciones sean contrarias o refractarias, según los casos, a canalizar las iniciativas y propuestas ciudadanas.

En todo caso, **la potenciación del transporte colectivo estará coja si no va acompañada por medidas eficaces de disuasión del vehículo privado**². De hecho nuestra hipótesis es que la eficacia de la primera es una variable dependiente de la eficacia de la segunda, pudiendo ocurrir, paradójicamente en el extremo, que la potenciación del transporte colectivo, sin medidas de disuasión del uso del vehículo privado, tuviera los efectos contrarios a los buscados.

¿CÓMO ROMPER EL MODELO DE MOVILIDAD CONGESTIVA?

Vistas desde el movimiento ciudadano, las políticas de movilidad y transporte deben:

- 1) Materializar un sistema de desplazamientos rápidos, cómodos, seguros, fiables... y no discriminante respecto de las características demográficas y socioeconómicas de las distintas categorías poblacionales, ni respecto de los motivos del viaje.
- 2) 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 como por la aportación de capital social al apartado productivo;.

¹ Entre 1974 y 1993 las tarifas del metro y la EMT se multiplicaron casi por 16 (aproximadamente tanto como el salario medio por hora y por encima del IPC), mientras que los costes medios de automóvil por kilómetro recorrido apenas se sextuplicaron. El “tarifazo” de diciembre de 2000 incrementó un 7,3 por ciento, de media, el coste del transporte público, superando el 8% de subida el abono de transporte. La incorporación al euro, en enero de 2002, sirvió igualmente para tratar de encubrir una desmesurada subida de tarifas.

² La **demanda de transporte público expresada en millones de billetes** expedidos por modos de transporte fue en el quinquenio 1996-2000

	1996	1997	1998	1999	2000
Modos urbanos de Madrid					
Red de metro	408,8	422,7	437,0	478,9	523,6
Red de autobús (EMT)	534,0	543,4	547,7	528,6	531,2
Modos metropolitanos					
Red de autobús interurbano	207,8	220,7	236,6	254,4	270,1
Red de ferrocarriles de cercanías (*)	130,3	140,8	143,5	150,3	161,2

Fuente: *Anuario estadístico de la Comunidad de Madrid 2002*, que cita al Consorcio Regional de Transportes.

(*) Estimación del Consorcio Regional de Transportes.

- 3) Optimizar el gasto público en infraestructuras y transportes según un índice en que se prime la unidad de gasto por el volumen de viajeros, dadas unas condiciones suficientes y garantizadas de comodidad, seguridad, fiabilidad, etc.
- 4) Favorecer y fomentar la participación ciudadana en la planificación y gestión del sistema como mejor instrumento para facilitar la aceptación social de las necesarias medidas de disuasión del uso del vehículo privado.
- 5) Fomentar las jornadas laborales y escolares de un solo turno para reducir el número de viajes obligados.
- 6) Escalonar las horas de entrada y salida y flexibilizar los horarios para disminuir la concentración de viajes en las horas punta.
- 7) Favorecer la descentralización de los empleos, las dotaciones y los lugares de ocio, sobre la premisa de acercarlos a los lugares de residencia, para reducir las necesidades de largos desplazamientos.

CÓMO DISUADIR DEL USO DEL VEHÍCULO PARTICULAR EN LOS DISTRITOS CENTRALES

Para disuadir del uso del vehículo particular en los distritos centrales³:

- 1) Es de interés prioritario la **peatonalización** del centro de la ciudad y de los cascos antiguos más congestionados en los distintos distritos (ejemplo a seguir, el de Vallecas Villa).
- 2) Esta **peatonalización** pudiera hacerse de forma paulatina, bien comenzando con alguna calle, los fines de semana o similar, y contando con la opinión con las asociaciones de comerciantes de la zona; bien peatonalizando determinadas calles pequeñas e interiores de manera permanente y, en otros casos, durante las noches, fines de semana, Navidades... Crear áreas de tráfico templado en Lavapiés, B° de las Letras, alrededores de la Pza. del Dos de Mayo, etcétera.
- 3) Es preciso crear carriles-bici que conecten con los parques existentes en cada distrito y proteger los carriles-bici de las carreteras de los automóviles.
- 4) Limitar la velocidad máxima a 30-50 km/h, según las calles.
- 5) Desarrollar dos grandes intervenciones de reducción de tráfico y potenciación de itinerarios peatonales en P° de Recoletos/P° del Prado/ rondas y en el eje entre el Museo del Prado y el Palacio Real. Calles de Alcalá, Gran Vía, Areanal, Mayor, Carrera de San Jerónimo...
- 6) Restringir el estacionamiento en superficie, extender y endurecer el área de la ORA o instrumentos equivalentes, suprimir los aparcamientos privilegiados de empresas y edificios de las administraciones.
- 7) Reforzar las medidas de disciplina viaria.
- 8) Regular las operaciones de carga y descarga en la vía pública.

CÓMO DISUADIR DEL USO DEL VEHÍCULO PARTICULAR EN LOS DESPLAZAMIENTO A MADRID DESDE LOS ALREDEDORES

Para disuadir del uso del vehículo particular en los desplazamientos a Madrid desde los alrededores se debe:

- 1) Desarrollar las nuevas vías de circunvalación (M-45, M-50) y convertir en vías urbanas los tramos de autovías interiores a la M-30 y M-40, según los casos.
- 2) Programar y ejecutar en los próximos cuatro años una red de aparcamientos disuasorios en los municipios de los alrededores y en los accesos a Madrid, conectados a las estaciones de cercanías y metro y dotados de vigilancia y servicios de reparación, lavado, etc..

³ Puesto que el municipio de Madrid es el paradigma del modelo de movilidad congestivo, las propuestas para disuadir del uso del vehículo privado en los distritos centrales a él se refieren.

- 3) Ampliar la red de cercanías de Renfe, conectando a ella, a corto plazo, todos los municipios de más de 20.000 habitantes.
- 4) Integrar el cercanías en el Consorcio Regional de Transportes.
- 5) Crear carriles reservados al transporte público en todas las radiales y nacionales de acceso.
- 6) Potenciar el transporte público (véanse propuestas correspondientes).
- 7) Crear aparcamientos disuasorios vigilados en las cabeceras de las líneas, ligando las plazas de aparcamiento a la adquisición de billetes de tres, metro o autobús e integrando el parking en la política de coordinación tarifaria sin coste adicional.
- 8) Remodelar los accesos a las estaciones de metro con la instalación de ascensores, escaleras mecánicas, etc., que faciliten el acceso y la movilidad a mayores y discapacitados.
- 9) Privilegiar la circulación de los autobuses urbanos e interurbanos mediante la creación de carriles protegidos y plataformas reservadas, la reserva de calles exclusivas, la implantación de carriles contracorriente, la vertebración con los servicios de tren y metro...

PLAN ESPECIAL DE LA CASA DE CAMPO

Plan especial de la Casa de Campo⁴: cierre paulatino al tráfico y creación de un servicio interno de autobús, además de la potenciación de las líneas de servicio.

La Plataforma *Salvemos la Casa de Campo*, en la que está integrada la FRAVM, concreta del siguiente modo la propuesta:

A) RESTRICCIONES Y LIMITACIONES DEL TRÁFICO DE VEHÍCULOS PRIVADOS A MOTOR

1. Puerta del Rey: accesos cerrados.
2. Puerta del Ángel: acceso abierto tanto para el Recinto Ferial como para acceder exclusivamente al aparcamiento existente en Lago (con las plazas de 2000).
3. Puerta del Recinto Ferial: entrada y salida de vehículos y comunicación con la puerta del Ángel a través de los viales existentes.
4. Puerta del Robledal o de Dante: acceso al aparcamiento del parque de atracciones y al albergue.
5. Puerta de la Venta: salida del flujo de vehículos procedentes de los aparcamientos del parque de atracciones.
6. Puerta del Batán: acceso que sirva únicamente para facilitar la entrada y salida de vehículos al aparcamiento del Zoológico.
7. Puerta del Zarzón: entrada y salida de vehículos hasta el aparcamiento existente.
8. Puerta de Rodajos: entrada y salida hasta el aparcamiento existente, frente al quiosco *Marcial*, desde donde quedaría prohibida la circulación.
9. Puerta de Moreras: abierta únicamente, para la salida de vehículos de servicio público: ambulancia, bomberos, policía...

B) MANTENIMIENTO EXCLUSIVO DE LOS SIGUIENTES APARCAMIENTOS

1. Parque de atracciones: restricción del número de vehículos al número de plazas determinadas en el pliego de condiciones del mismo.
2. Zoológico: restricción del número de vehículos a las plazas existentes en 2000.

⁴ El Decreto 20/1999 de 4 de febrero de la Comunidad de Madrid declaró la Casa de Campo Bien de Interés Cultural en su categoría de Jardín Histórico, declaración que saludaron la FRAVM y la Plataforma *Salvemos la Casa de Campo*, de la que la Federación forma parte.

3. Recinto Ferial: apertura al público de los aparcamientos existentes en 2000, y autorización para aparcar en los viales del recinto.
4. Lago: mantenimiento del aparcamiento existente en la explanada con la capacidad de plazas del 2000.
5. Zarzón: mantenimiento del aparcamiento existente a la entrada.
6. Rodajos: mantenimiento del aparcamiento existente a la entrada, frente al quiosco *Marcial*.

Los 24 aparcamientos restantes deben ser recuperados y reforestados, incluyendo la recuperación y reforestación, asimismo, de todos los arcenes de los viales del parque, especialmente en el entorno de Lago, dado su estado actual de degradación.

C) CIRCUITO DE BICICLETAS DE MONTAÑA

Se propone el recorrido siguiente:

Se inicia en la puerta del Batán, transcurre en paralelo a la carretera de acceso al Zoológico, gira a la izquierda antes de llegar al arroyo Meaques, continúa en paralelo al arroyo hasta pasado el puente de la Culebra, atraviesa el mismo unos metros más arriba, a la altura del aparcamiento del Zarzón, que también atraviesa; continúa por el camino de Húmera, paralelo a la valla de la Casa de Campo; sigue por el camino de Antequinas, tomando la desviación a la derecha antes de llegar a la vía del ferrocarril; continúa paralelo a dicha vía hasta desembocar en un camino igualmente paralelo a la avenida de Monistrol; pasa por la plaza de las Moreras, sigue por los caminos de Piñones y Azul hasta Lago.

D) CIRCUITO DE BICICLETAS DE CARRERA

Todos los viales existentes en la Casa de Campo podrían ser utilizados por las bicicletas una vez cerrada al tráfico privado e vehículos a motor.

E) TRANSPORTE PÚBLICO EN EL INTERIOR DEL PARQUE

Se debe establecer un servicio de transporte colectivo no contaminante en el interior de la Casa de Campo, cuyos recorridos se iniciarían próximos al metro Lego –manteniéndose el recorrido actual Batán –Zoológico—, y consiguientemente crear las líneas siguientes:

ITINERARIO LÍNEA 1

Glorieta de los patines. Paseo puerta del Ángel. Paseo María Teresa. Paseo de los plátanos. Carretera de Rodajos. Aparcamiento puerta de Rodajos.

ITINERARIO LÍNEA 2

Glorieta de los patines. Paseo del embarcadero. Paseo azul. Puerta de Moreras. Carretera de Garabitas. Carretera ciudad universitaria. Carretera del teleférico. Paseo puerta del Ángel. Glorieta de los patines.

En esta línea podría haber un itinerario simultáneo de recorrido inverso, de forma que, al ser circular, los viajeros no tuvieran que realizar todo el recorrido para situarse en las primeras paradas de cada uno de ellos.

ITINERARIO LÍNEA 3

Metro Batán (salida Casa de Campo)-Zoológico: itinerario existente hasta octubre de 2002⁵.

⁵ El 25 de octubre de 2002, se suprimió esta línea al abrirse la estación de metro Casa de Campo.