

Qué se puede hacer con la movilidad en Madrid: una respuesta y un camino

Alfonso Sanz (A Pie Asociación de Viandantes - Foro por la Movilidad Sostenible de la Comunidad de Madrid)

Numerosos de los problemas que aquejan a nuestra ciudad y nuestra región tienen una respuesta idéntica: un cambio en el modelo de movilidad en el que sea prioritaria la reducción del número, la circulación y la velocidad de los automóviles.

- ¿Qué se puede hacer para mejorar la calidad del aire y con ello la salud de la población? Reducir la intensidad del tráfico y, también, la velocidad en determinadas vías.
- ¿Qué se puede hacer para incrementar la autonomía de los niños y niñas? Reducir el tráfico y su velocidad para que existan condiciones más seguras y agradables de desplazamiento de los ciudadanos más pequeños.
- ¿Qué se puede hacer para reducir el ruido urbano y con ello mejorar la salud de la población? Reducir el tráfico y su velocidad.
- ¿Qué se puede hacer para que el autobús urbano o interurbano funcione? Reducir la intensidad de automóviles para que circulen el transporte colectivo con velocidades y regularidad aceptable.
- ¿Qué se puede hacer para que la bicicleta sea un medio de transporte más, cómodo y seguro? Reducir el tráfico que genera inseguridad real y percibida a los que quieren o pueden pedalear.
- ¿Qué se puede hacer para reducir el efecto invernadero? Reducir el número de automóviles circulando.
- ¿Qué se puede hacer para reducir los accidentes y la peligrosidad de las calles? Reducir el número de vehículos circulando y sus velocidades.
- ¿Qué se puede hacer para atajar la epidemia del sobrepeso y la obesidad? Reducir el tráfico y estimular el uso de nuestras piernas, caminar y pedalear, caminar a y desde las paradas y terminales del transporte colectivo.
- ¿Qué se puede hacer para que los taxis sirvan de alternativa esporádica a nuestras necesidades de movilidad? Reducir el número de automóviles de uso privado.
- ¿Qué se puede hacer para reducir la dependencia de nuestro país respecto a un recurso no renovable en declive como es el petróleo? Reducir el número de automóviles y gestionar sus velocidades para que no excedan su nivel de máxima eficiencia (80 km/h)
- ¿Qué se puede hacer para que funcionen mejor los sistemas ferroviarios de cercanías y metropolitano? Reducir el tráfico para que sus estaciones sean accesibles a pie, en bici y en autobús. Reducir el tráfico para que una parte de los usuarios pueda dirigirse a otras alternativas de movilidad (bus).
- ¿Qué se puede hacer para que las personas mayores o las personas con discapacidad tengan mayor facilidad de desplazamiento? Reducir el tráfico y su velocidad, permitiendo que los es-

pacios peatonales sean accesibles y los cruces peatonales más apropiados y frecuentes.

- ¿Qué se puede hacer para que los recursos económicos privados y públicos no se dirijan tan concentradamente a la movilidad como ha ocurrido en los últimos años? Reducir el tráfico para que no existan tantas necesidades de invertir en costosas infraestructuras viarias (de circulación y aparcamiento) y para que los modos alternativos de desplazamiento muestren sus ventajas económicas.
- ¿Qué se puede hacer para favorecer la conciliación de la vida laboral y doméstica? Reducir el tráfico para que los niños y niñas no tengan que ser escoltados al colegio o a cada una de sus actividades por personas adultas.
- ¿Qué se puede hacer para preservar los espacios naturales y la biodiversidad de la región? Reducir el tráfico y con ello no alimentar la construcción de nuevas carreteras que fragmentan el territorio, artificializan el suelo y estimulan la creación de nuevas zonas urbanizadas.
- ¿Qué se puede hacer para reducir el tiempo que perdemos en los atascos? Reducir el tráfico, evitando caer en la trampa de aumentar las infraestructuras para los automóviles (vías y aparcamientos) y con ello incrementar la espiral de los problemas señalados más arriba.

Si se acepta la prioridad de esta respuesta reiterada se puede empezar a discutir cuál es la estrategia para conseguir dicha reducción del tráfico y de su velocidad. La propuesta que se esboza a continuación trata de articular medidas en esa dirección, tanto en un plazo inmediato como a medio y largo plazo y, asimismo, articular medidas de contexto o marco, medidas generales y medidas micro, pegadas al espacio que habitamos los madrileños. Su descripción abarca medidas de fondo político y legislativo y los criterios básicos que deben orientar las políticas de transformación del modelo de movilidad propuestas.

Marco Político y Legislativo

Pacto por la Movilidad Sostenible

En el que los diferentes agentes sociales, económicos y políticos alcancen un acuerdo de mínimos para cambiar el rumbo de la movilidad de la región y de sus ciudades, más allá de los

plazos de una legislatura y más allá de los intereses particulares de cada uno.

Ley de Movilidad Sostenible de la Comunidad de Madrid

Que establezca una nueva cultura de la planificación, no sólo de la movilidad sino también de la urbanística. Que obligue a la consideración de la movilidad y de la reducción del tráfico en cualquier nuevo desarrollo urbanístico o centro de actividad económica.

Que obligue a los municipios y comarcas a elaborar y ejecutar Planes de Movilidad Sostenible e integrarlos en su planificación urbanística.

Que desarrolle y de un nuevo impulso al Consorcio Regional de Transportes, incorporando a sus competencias las que atañen al viario metropolitano y regional.

Nueva legislación urbanística y Plan Regional de Estrategia Territorial

Que evite la continuación de un desarrollo urbanístico y territorial dependiente del automóvil.

Que recupere la planificación territorial de la Comunidad de Madrid, estableciendo un modelo regional apoyado en los modos no motorizados y colectivos de movilidad; supeditando la construcción de cualquier obra viaria a la justificación de su necesidad y la falta de alternativas sostenibles.

Es imprescindible establecer una moratoria en la construcción de autovías de la región y la supresión de la ejecución encubierta del Plan de Carreteras regional, un documento que se salta la legislación básica ambiental y de participación pública y que representa una concepción del pasado que alimenta el tráfico y las expectativas urbanísticas.

Aplicación estricta de la legislación ambiental y de accesibilidad

En materia de calidad del aire, ruido y accesibilidad; desarrollando, tanto en el ámbito de la Comunidad de Madrid como en los municipios, los Planes correspondientes para atajar dichos problemas y para la adopción de medidas de impulso o emergencia.

Adopción de compromisos públicos en materia de cambio climático y consumo energético

Convirtiendo las políticas y planes de reducción de emisiones y ahorro energético en referencias transparentes para la opinión pública, con compromisos en el ámbito de la movilidad.

Adopción de una fiscalidad basada en criterios de sostenibilidad

Tanto en el ámbito de la Comunidad de Madrid como en el ámbito de los gobiernos locales. Los impuestos autonómicos y municipales que atañen a todo el ciclo de vida de la movilidad (vehículos, combustibles, infraestructuras, residuos, etc.) deben regirse por criterios de sostenibilidad. Incentivos para premiar los buenos comportamientos en materia de movilidad sostenible (desgravaciones en el IRPF por uso de abono transporte, beneficios fiscales por ejecución de planes de movilidad al trabajo...).

Criterios de transición justa para los trabajadores de los sectores de la automoción y el transporte

Se trata de cambios profundos en la sociedad, y son cambios con consecuencias que es necesario prever para anticiparse con soluciones buenas para la propia sociedad, puesto que afectan a una parte significativa de ésta. En la transición del modo viario al ferrocarril para el transporte de mercancías a larga distancia es necesario habilitar medidas para que los trabajadores se adapten a la nueva situación. Y debemos también buscar la manera de que la distribución dentro de las ciudades sea más respetuosa con el medio ambiente y el resto de la ciudadanía, reduciendo el número de vehículos y facilitando que éstos sean menos contaminantes, y facilitando el cambio de paradigma a los trabajadores.

Criterios generales para una nueva política de movilidad en la Comunidad de Madrid

Devolver la ciudad a los viandantes. Espacio público para todos

No se trata de cerrar todas las calles al tráfico motorizado, sino de hacer calles para todos, en las que

el espacio peatonal sea digno, con anchuras, arbolado de sombra, mobiliario urbano (bancos, fuentes) e iluminación adecuados. Esa aparentemente sencilla y apropiada idea requiere una transformación drástica de una buena parte de las calles de las ciudades de nuestra región, que no cumplen en muchos casos la normativa vigente de accesibilidad en aspectos como el del ancho de paso libre.

Pero los viandantes necesitamos una condición que todavía se verifica menos en nuestro entorno: seguridad y comodidad en los cruces peatonales. Las intersecciones de las calles y vías de nuestras ciudades están pensadas desde la óptica de los vehículos, procurando hacer máxima la capacidad y la velocidad de los mismos. Crear y mejorar millares de cruces peatonales en las ciudades de Madrid es una tarea esencial y coherente con la mencionada reducción del tráfico motorizado y de su velocidad.

Hay que recordar también que las aceras no son únicamente para la movilidad peatonal, sino espacios públicos de estancia y convivencia. Como norma general, por tanto, las aceras no admiten la circulación de vehículos. El aparcamiento de motos tampoco se debe admitir en dicho espacio.

Los ciudadanos tenemos también derecho a acceder a pie a nuestro entorno natural. Hace falta recuperar la red histórica de caminos públicos y crear nuevas vías peatonales que salven las barreras generadas por la multiplicidad de infraestructuras de transporte y propiedades acotadas.

Normalizar el uso de la bicicleta

El incremento del uso de la bicicleta en la mayoría de las ciudades de la región no ha conducido todavía a una normalización de este medio de transporte. Faltan cimientos culturales, promocionales, educativos, infraestructurales y normativos con suficiente solidez para generar una presencia continua y cotidiana de ciclistas en nuestras calles.

La bicicleta es un vehículo y, por tanto, su espacio natural es la calzada, aunque en el camino de su recuperación, en las vías principales, será necesario establecer infraestructuras específicas para su circulación, capaces de atraer a los potenciales usuarios que hoy perciben la calzada como un espacio hostil. Pero no se trata únicamente de infraestructuras sino de una nueva cultura de la movilidad que integre a la bicicleta.

Los Planes o Programas de Movilidad Ciclista pueden ser una herramienta adecuada para transformar el actual papel de la bicicleta, pero siempre que se integren en un cambio de orientación de las políticas de movilidad generales y en los documentos de

planificación de la movilidad correspondientes.

En el ámbito regional, la bicicleta tiene también un papel importante a jugar, en las conexiones entre núcleos próximos y en los desplazamientos recreativos y de ocio. El Plan CIMA (peatonal y ciclista) y algunos planes de la bicicleta urbanos no han supuesto más que una apuesta mediática abortada por la falta de voluntad política de cambio en el modelo de movilidad, condición imprescindible para recuperar el uso de la bicicleta.

Dar espacio y prioridad a los autobuses

No sólo en el interior de las ciudades, sino en los accesos a las mismas, restando espacio y, muy importante también, dando prioridad o tiempo de paso a los autobuses frente al tráfico de automóviles particulares en las intersecciones. En algún caso habrá que crear infraestructuras específicas (carriles reservados, plataformas reservadas), pero en general se tratará de aprovechar el viario existente cambiando el modo de diseñarlo y de gestionarlo.

Mejorar y alimentar los servicios ferroviarios de cercanías y metro

La expansión indiscriminada del ferrocarril de cercanías, metropolitano o tranviario ha llegado a su fin. No es sólo la crisis económica la que bloquea el crecimiento, sino también la racionalidad ambiental y social de inversiones con rendimientos decrecientes y arbitrariedades políticas. No es posible ni conveniente establecer nuevas líneas ferroviarias allá donde la demanda no justifica o no es la idónea para estos medios de transporte. En estos casos, se puede satisfacer la necesidad de movilidad de las personas con redes de transporte colectivo de proximidad (Rapid Bus Transit), en espina de pescado, que les facilite el acceso a hasta estaciones intermedias de Cercanías.

Es imprescindible mejorar la calidad de los servicios actuales, favoreciendo espacios en los vagones para bicicletas, coches de niños y sillas de minusválidos y alimentar las estaciones y paradas con líneas de autobús y redes no motorizadas apropiadas para que el ferrocarril cumpla su vocación de transporte masivo.

Políticas tarifarias que promuevan la movilidad sostenible

Premiando al usuario cotidiano antes que al ocasional, es decir, abaratando los abonos frente al billete individual o el metrobús.

Gestionar la movilidad mejor antes de crear más infraestructuras

Gestionar la movilidad significa desarrollar programas que busquen modificar la cultura de la movilidad vigente en todos los rincones de nuestro modo de vida. Significa desarrollar programas ya conocidos como los de Camino Escolar o Planes de Movilidad Sostenible a centros de actividad económica (empresas, polígonos industriales o logísticos), equipamientos o centros educativos medios y superiores (Universidades).

Gestionar la movilidad mejor supone discriminar positivamente a los usuarios del transporte no motorizado (peatonal y ciclista) y del transporte público colectivo, por ejemplo con ayudas, desgravaciones fiscales y tarifas apropiadas para cada colectivo y circunstancia.

Por último, gestionar la movilidad mejor significa aprovechar de otro modo las infraestructuras y servicios de movilidad existentes, para adecuarlos al principio expuesto más arriba, al principio de la reducción del tráfico motorizado y la velocidad del mismo. Significa, por ejemplo, que ciertas calles de nuestras ciudades, que superan determinados umbrales de ruido, contaminación o inseguridad, deben reducir el espacio de calzada y aparcamiento en beneficio de un espacio público más rico, cediendo carriles o bandas de aparcamiento a los modos de transporte sostenibles. Significa que la política de aparcamiento también procura no estimular el uso del automóvil.