

■ ■ ■ ■ UN NUEVO RUMBO ■ ■ ■ ■  
■ ■ PARA EL TRÁFICO EN MADRID  
■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■

---

**PACTO CIUDADANO POR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE PARA MADRID**  
PROPUESTO POR LAS ORGANIZACIONES CIUDADANAS, ECOLOGISTAS Y SINDICALES

## **Presentación**

Las organizaciones abajo firmantes proponen al ayuntamiento, a las demás administraciones y a los distintos agentes sociales y políticos un *Pacto Ciudadano por la movilidad sostenible para Madrid* con el siguiente contenido:

1. Razones que justifican un acuerdo sobre movilidad en Madrid.
2. Los problemas fundamentales del tráfico, la movilidad y la accesibilidad.
3. Objetivos del Pacto.
4. Principios de actuación.
5. Medidas principales propuestas.
6. Participación, seguimiento y evaluación del Pacto.

A PIE.

Amigos de la Tierra.

Asociación Cicloturista Pedalibre de Usuarios de la Bicicleta.

CCOO, Unión sindical de Madrid Región.

Club de Debates Urbanos.

Colectivo de Mujeres Urbanistas.

Coordinadora de Minusválidos Físicos de la Comunidad de Madrid.

Ecologistas en Acción.

Federación Regional de Asociaciones de Vecinos de Madrid.

Madrid Camina.

Plataforma Salvemos la Casa de Campo.

UGT-Madrid.

Madrid, noviembre de 2002.

**1. Razones que justifican un acuerdo sobre movilidad en Madrid.**

Hay varias razones que explican la necesidad de contar con un pacto relativo a la movilidad entre administraciones, partidos y agentes sociales de Madrid. La primera es que los problemas del tráfico o, más en general, los problemas de la movilidad y la accesibilidad han adquirido en nuestra ciudad una envergadura enorme; son una de las preocupaciones principales de los madrileños señaladas en todas las encuestas y estudios de opinión, pues no en vano afectan de modo directo a su bienestar, a su salud, a su economía y al medio ambiente.

La segunda razón que justifica la necesidad de un pacto es el calado del cambio de rumbo que requieren el tráfico y el transporte en Madrid, especialmente en lo que se refiere al uso racional del coche, cuya utilización excesiva e indiscriminada es el origen principal de gran parte de los problemas mencionados. Un cambio de rumbo que sólo puede darse como resultado de un proceso amplio de información y participación ciudadana como el que se propone en este acuerdo.

La tercera razón es que los problemas de la movilidad no tienen un origen único, sino que obedecen a una gran variedad de decisiones tomadas en diferentes ámbitos de la administración. La movilidad depende, por ejemplo, del modo en que se localizan los centros de trabajo, las viviendas, los comercios o los colegios; de las infraestructuras de transporte que el ayuntamiento y los gobiernos regional y central construyen; o, también, de la manera en que se gestiona el transporte público a través del Consorcio Regional de Transportes.

La cuarta razón es que no se trata en exclusiva de un asunto cuya responsabilidad recaiga exclusivamente en las administraciones. Los ciudadanos tenemos también mucho que reflexionar y muchos cambios individuales que iniciar para encontrar un nuevo balance colectivo entre la circulación y la calidad de vida.

Y, por último, el pacto se justifica por los plazos que requiere el cambio de rumbo de la movilidad. Por tratarse de una modificación en profundidad de unos comportamientos y de unas estructuras urbanas sólidamente establecidos a lo largo de las últimas décadas, no son realistas las soluciones parciales y de corto plazo, sino que hace falta poner en marcha propuestas de largo alcance que trasciendan los plazos electorales; que se desarrollen con una cierta independencia respecto al gobierno municipal de turno.

En síntesis, hace falta firmar un pacto ciudadano porque los problemas de la movilidad son graves; porque los cambios necesarios son considerables; porque los agentes implicados son numerosos; porque los ciudadanos también tienen una cuota de responsabilidad que asumir; y porque los plazos para la maduración de las propuestas exceden los de las convocatorias electorales.

## **2. Los problemas fundamentales del tráfico, la movilidad y la accesibilidad.**

Cada ciudadano tiene su propio catálogo de problemas, causas de los mismos y prioridades en relación al tráfico, la movilidad y la accesibilidad. Por eso es importante, en un acuerdo social como el que aquí se propone, establecer los elementos principales de un diagnóstico común sobre los problemas de la movilidad de nuestra ciudad y sobre las raíces de los mismos.

A pesar de que los atascos suelen ser el asunto más frecuentemente considerado como problema de la movilidad, en los medios de comunicación y en muchas conversaciones privadas, hay que admitir que la congestión de los automóviles es sólo una parte de los problemas funcionales de la movilidad de nuestra ciudad, entre los que destacan también:

- La baja eficacia de los autobuses inmersos en la congestión circulatoria,

Que no pueden servir a la ciudad con las frecuencias y las velocidades para los que están pensados, lo que deriva, en círculo vicioso, en una utilización más baja y una peor rentabilidad de las empresas operadoras.

- La falta de calidad del transporte público en algunas zonas,

Con líneas, conexiones, horarios y frecuencias a veces insuficientes.

- Las dificultades para pedalear o caminar,

Debido en primer lugar a la inseguridad existente para los usuarios más vulnerables de las vías.

- La existencia de numerosos obstáculos y barreras en las calles de la ciudad,

Que disuaden la marcha a pie y que restringen las posibilidades de desplazamientos de numerosos grupos sociales y personas con discapacidad o que portan carritos y bultos.

- La desvalorización del espacio público en la gestión y en la urbanización,

Que hace perder atractivo a las calles para caminar, pedalear o utilizar el transporte colectivo.

- Y, el incremento de las distancias para acceder a los empleos, colegios, comercios, etc.,

Que impiden o dificultan la marcha a pie, el uso de la bicicleta e, incluso, el la utilización del transporte colectivo.

Pero junto a esos problemas funcionales de la movilidad, o como consecuencia de los mismos, se están poniendo de manifiesto cada vez con mayor gravedad un conjunto de problemas sociales y ambientales:

- Salud,

Cada vez está más demostrada la relación entre la contaminación atmosférica y el ruido del tráfico y la salud de la población. La Organización Mundial de la Salud ha estimado, por ejemplo, que el humo del tráfico genera más muertos cada año en la Unión Europea que los propios accidentes de la circulación. Y también hay cada vez una mayor preocupación por la aparición de enfermedades vinculadas a la sedentarización, a la falta de ejercicio causada por unos patrones de movilidad apoyados en los vehículos motorizados.

- Medio ambiente,

Los problemas globales del medio ambiente tienen también una estrecha relación con el modo en que se resuelve la movilidad en las ciudades. El empleo de recursos no renovables (por ejemplo de petróleo), junto a las emisiones de gases invernadero nos

## **PACTO CIUDADANO POR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE PARA MADRID**

### **Propuesto por las organizaciones ciudadanas, ecologistas y sindicales**

---

recuerdan los límites del planeta y la necesidad de tenerlos en cuenta en la movilidad urbana.

- Economía,

La prioridad dada, durante las últimas décadas, a la circulación sobre otras funciones urbanas con el argumento de que era necesario para la economía, se ha mostrado paradójicamente contraproducente para la misma. La movilidad está empezando a considerarse como un elemento de la ineficiencia económica, exigiendo cada vez más y más recursos sin que por ello se desenreden los problemas.

- Equidad,

La movilidad, cada vez más dependiente del automóvil privado, y las distancias cada vez mayores para alcanzar los bienes y servicios imprescindibles, están generando una sociedad dual en la que grupos como los niños o los ancianos pierden su autonomía y su capacidad de socialización en el espacio público. Las calles pasan a ser del automóvil, siempre ávido de espacio, y no de las personas.

Los problemas del tráfico, la movilidad y la accesibilidad descritos están causados por múltiples factores, pero todos ellos están vinculados a la manera de enfocar tres grandes políticas urbanas:

- La ordenación del territorio y urbanismo,

Que siguen orientándose a la creación de un modelo de ciudad disperso, pensado para el uso intenso del automóvil, en el que muchos de los nuevos desarrollos urbanos siguen sin integrar los empleos, los equipamientos y los servicios necesarios para generar vida local. Y siguen apostando por facilitar el uso del coche mediante las normas y trazado de los aparcamientos y las vías.

- La creación de nuevas infraestructuras de transporte,

Con la construcción de numerosas vías de alta capacidad que estimulan el uso del automóvil y dan servicio al mencionado modelo de ciudad dispersa. O con la construcción de una costosísima infraestructura ferroviaria y de metro que no puede cumplir sus expectativas ambientales y sociales mientras se facilita el tráfico de automóviles.

- La gestión de la movilidad y del espacio público,

Que sigue también orientada a garantizar la circulación y el aparcamiento del máximo número de coches posible, sin reparar en otras prioridades ambientales y sociales. Sigue, por ejemplo, apostando por aumentar la capacidad del viario central de la ciudad con nuevos túneles, y por incrementar el número de plazas de aparcamiento en espacios bien servidos por el transporte público, que atraen más coches y limitan las posibilidades de los medios de transporte alternativos.

Estas políticas están contribuyendo en la actualidad al círculo vicioso del aumento del número de automóviles y de los desplazamientos motorizados, los cuales a su vez incrementan y realimentan los problemas descritos. Pero igualmente tienen la capacidad de romper dichos círculos viciosos y facilitar el cambio de rumbo en la movilidad si se aplican con otros objetivos, criterios y principios.

### **3. Objetivos generales del Pacto**

En correspondencia con los problemas del tráfico y la movilidad señaladas en el diagnóstico breve realizado más arriba, los objetivos del Pacto son:

- **Una ciudad saludable:** con menos ruido y contaminación atmosférica, que estimule los comportamientos saludables de los ciudadanos.
  - que cumpla las directivas europeas sobre calidad del aire y reduzca progresivamente las zonas expuestas a niveles de ruido considerados como nocivos.
- **Una ciudad cómoda:** con menor congestión de tráfico, donde se potencien los transportes públicos que permitan la vida autónoma de todas las personas y una accesibilidad universal, y los modos menos agresivos ambientalmente.
  - que disminuya paulatinamente el número de horas perdidas en atascos.
- **Una ciudad próxima:** en donde los barrios dispongan de los servicios necesarios en la vida diaria, reduciendo el número de desplazamientos forzados a lugares alejados.
  - que recupere y aproveche los equipamientos y servicios locales.
- **Una ciudad habitable:** donde los espacios públicos de convivencia como las calles o las plazas no estén dominados por los vehículos.
  - que recupere parte del espacio de las calles para funciones ajenas a la circulación motorizada.
- **Una ciudad eco-activa:** involucrada y respetuosa con los problemas ambientales globales tales como la reducción de la capa de ozono, la pérdida de biodiversidad o el efecto invernadero.
  - que haga suyos y verifique los compromisos de reducción de las emisiones de dióxido de carbono en un 15% para 2008-2012 respecto a las existentes en 1990; y en la que la movilidad también contribuye a su cumplimiento.
- **Una ciudad segura:** con una menor siniestralidad y peligrosidad de las calles.
  - que se comprometa también a cambiar la movilidad hasta alcanzar los objetivos europeos de reducción a la mitad de los muertos en el tráfico para el año 2010 y a reducir al mismo tiempo la peligrosidad general de las calles.
- **Una ciudad próspera:** en la que la movilidad no es un inconveniente para la actividad económica.
- **Una ciudad participativa:** en donde las decisiones conlleven un proceso de información y consulta a la ciudadanía.

#### **4. Principios de actuación**

Las actuaciones deben contemplarse en el marco de las siguientes ideas:

- Límites ambientales y sociales del tráfico. A partir de ciertos umbrales no es posible compatibilizar el tráfico y la calidad de vida. En Madrid dichos umbrales han sido superados con creces en la mayor parte de los barrios y, por tanto, hace falta reducir en general el tráfico y, muy en especial, en ciertas áreas y ejes.
- Universalidad de las soluciones. Las propuestas de movilidad deben estar pensadas para todos, con independencia de la edad, el sexo y la condición física o psíquica de los ciudadanos.
- Participación. Las actuaciones en el campo de la movilidad deben contar con el mayor consenso posible, lo que exige establecer procesos de participación en la toma de las decisiones a la escala que en cada caso corresponda.

En ese marco, las intervenciones han de verificar una nueva ordenación de las prioridades en las políticas y en sus enfoques:

- Nueva jerarquía en el uso del espacio público. Habitar es lo primero y después es circular. Hace falta adecuar el tráfico y el transporte a la habitabilidad de los barrios y la ciudad y no a la inversa, estableciendo densidades y velocidades de la circulación coherentes con dicha habitabilidad. La carga y descarga debe tener garantizado un espacio suficiente pero sin perturbar al vecindario.
- Nueva jerarquía en los medios de transporte. En la consideración de la movilidad primero se debe situar al peatón, luego a los medios más benignos desde el punto de vista social y ambiental, como la bicicleta y el transporte colectivo y, por último, el automóvil privado, restringiendo sobre todo los usos más ineficientes del mismo, por ejemplo los que ocupan más espacio público por persona transportada y los de mayores emisiones.
- Nueva jerarquía de las políticas de movilidad y accesibilidad. Frente a la tradicional apuesta por resolver los problemas con nuevas infraestructuras de vías y aparcamientos para el vehículo privado, la primera opción a manejar es la de facilitar la proximidad a los servicios y equipamientos urbanos; la segunda es la de gestionar las infraestructuras existentes de manera más eficiente, por ejemplo ofreciendo más espacio al transporte colectivo; y, en tercer lugar, crear nuevas infraestructuras de transporte colectivo.

Todo ello orientado a:

- Evitar la generación de tráfico. Es decir, que las políticas urbanísticas, de dotación de plazas de aparcamiento, de creación de vías, de gestión de las mismas no conduzcan a incrementar el tráfico en la ciudad o en determinados barrios y ejes.

Lo que exige:

- Evaluación. Las actuaciones que afectan a la movilidad, como pueden ser la creación de nuevas áreas urbanizadas, nuevas infraestructuras o nuevas medidas de gestión de las mismas deben ser evaluadas en función de las ideas anteriores sobre su idoneidad ambiental y social, sobre su adaptación a todos los ciudadanos y sobre la idoneidad del proceso de participación al que han sido sometidas.

## **5. Medidas principales propuestas**

Para alcanzar los objetivos propuestos, teniendo en cuenta los principios asumidos por el Pacto, se considera de especial importancia poner en marcha actuaciones como las que se enuncian a continuación:

### ***Relativas a los medios y sistemas de transporte:***

- Creación de una red de itinerarios peatonales en toda la ciudad, con mejoras en las aceras y en los cruces que garanticen las conexiones peatonales de todos los barrios y centros de actividad en condiciones adecuadas de comodidad y seguridad.
- Creación de una red de itinerarios para bicicletas en toda la ciudad, como parte de un Plan Director de la Bicicleta en el que además se incluyan medidas complementarias de apoyo a este medio de transporte.
- Creación de una red de itinerarios prioritarios para el autobús urbano y suburbano con protección de su espacio de circulación (carriles bus sobre las calles centrales y sobre las carreteras radiales) y prioridad semafórica.
- Mejorar la calidad de los sistemas de alta capacidad (metro, cercanías). Complementar las redes existentes con metro ligero donde sea más adecuado.
- Desarrollar nuevos intercambiadores de ámbito metropolitano y mejorar la calidad de los existentes (por ejemplo en relación a su calidad ambiental).
- Mejorar el intercambio eficiente entre medios de transporte en el ámbito local, por ejemplo entre paradas de bus y bocas de metro.
- Establecer un sistema de transporte público completamente accesible, con soluciones adaptadas para personas con discapacidad o que portan bultos y carritos en el autobús, el metro, el ferrocarril de cercanías y los taxis.
- Crear una red de aparcamientos de motos y bicicletas en calzada, en franjas ocupadas en la actualidad por el aparcamiento de vehículos.

### ***En relación con la gestión de la movilidad:***

- Elaborar un Plan de Movilidad para la ciudad que contemple objetivos concretos de reparto modal, reducción de contaminantes, reducción de inseguridad, etc.), y realizar planes de movilidad en distritos o barrios, con la población y los agentes sociales afectados.
- Elaborar un Plan de Gestión del viario y del espacio público, también con enfoque general y por barrios, estableciendo objetivos concretos en materia de pacificación del tráfico, aparcamiento, velocidades, peligrosidad, carga y descarga, etc.
- Impulsar la renovación de la actividad y competencias del Consorcio Regional de Transportes para integrar el sistema de transportes público y las infraestructuras viarias en un sistema gestionado de modo unificado.
- Fomentar los Planes de Movilidad de centros de trabajo y de actividad o servicios, estableciendo la obligatoriedad para los de mayor tamaño o número de empleados y visitantes, tanto en las empresas privadas como en el sector público.
- Potenciar instrumentos económicos y fiscales que favorezcan el uso de vehículos con menor consumo energético y menores emisiones contaminantes. Por ejemplo, aplicando el impuesto regional de combustibles a la mejora de la circulación de viandantes, ciclistas y transporte público.
- Establecer criterios para la obligar a la localización de las actividades que implican muchos desplazamientos (oficinas, comercios, servicios, etc.) en lugares con transporte público de gran capacidad.



## **6. Participación, seguimiento y evaluación del pacto.**

Los instrumentos de desarrollo, seguimiento y evaluación del Pacto serán esencialmente dos interrelacionados:

1. El Consejo Consultivo de la Movilidad.
2. El Observatorio de la Movilidad.

### ***El Consejo consultivo de la Movilidad***

El Consejo Consultivo de la Movilidad **se constituirá como órgano de seguimiento y desarrollo del Pacto**. Se reunirá como mínimo cuatro veces al año. Entre sus funciones estarán:

- Revisar las políticas y actuaciones relacionadas con la movilidad, incluyendo las actuaciones de gestión de la movilidad, infraestructuras de transporte, y las de urbanismo y medio ambiente de mayor incidencia en la movilidad.
- Recibir y evaluar la información periódica aportada por el Observatorio de la Movilidad.
- Proponer la realización de estudios, debatir y realizar el seguimiento de los problemas de movilidad.
- Proponer la evaluación de impactos de actuaciones en estudio así como de actuaciones en ejecución o ya realizadas.

El Consejo podrá constituir grupos de trabajo y de seguimiento de actuaciones concretas o temas, para facilitar la operatividad de la misma. Y promoverá la participación a nivel de barrio en las actuaciones locales, también con grupos de trabajo en los que participen los afectados.

### ***Observatorio de la Movilidad.***

Como consecuencia del pacto se creará un **Observatorio de la Movilidad de Madrid** que, a los seis meses de su constitución, presentará una propuesta de indicadores de la movilidad en Madrid, valorando la existencia de información, y la posibilidad de hacerlos operativos a corto o medio plazo. En los indicadores que se disponga de información, se presentará la evolución tendencial de los mismos, para facilitar la definición de valores – objetivo y la propuesta de actuaciones que puedan ayudar a alcanzarlos.

El Observatorio de la Movilidad de Madrid, se pondrá en marcha con los siguientes criterios:

- Contará con un Comité de dirección en el que participarán representantes de los distintos agentes sociales.
- Se apoyará en equipos de Instituciones y Organizaciones dedicadas a la investigación.
- Dispondrá de financiación del Ayuntamiento para facilitar el desarrollo del programa de trabajo que apruebe la Mesa de la Movilidad.
- En el primer trimestre de cada año presentará al Consejo Consultivo un informe sobre la evolución de la movilidad en Madrid.
- La información del Observatorio será pública y estará disponible en diversos soportes como Internet.