



Hacia un Pacto por la Movilidad en Madrid

Por qué, cómo y qué pactar.

Propuesta para un debate público.

Hacia un Pacto por la Movilidad en Madrid

Por qué, cómo y qué pactar.

Propuesta para un debate público.

Las organizaciones abajo firmantes, que trabajan desde distintos puntos de vista y enfoques en la mejora de la calidad de vida de nuestra ciudad, ante las noticias y propuestas diversas que se están dando a conocer en relación a un posible Pacto Social por la Movilidad, quieren poner en conocimiento de la opinión pública, del resto de las organizaciones sociales y de los partidos políticos, la siguiente propuesta con respecto al proceso y contenido que, desde nuestro punto de vista, debería tener el mencionado Pacto.

0. Estructura posible del documento del pacto.

Una estructura aceptable del documento a firmar debería contener los siguientes apartados:

■ Justificación del pacto.

Explicando de manera somera pero contundente, por ejemplo, la gravedad de los efectos del tráfico sobre la salud.

■ Objetivos generales del pacto.

En relación a los diferentes aspectos de la movilidad urbana.

■ Propuestas y principios generales del pacto.

Que expliquen y orienten las medidas particulares para cada ámbito y medio de transporte.

■ Propuestas particulares del pacto.

Que aproximen a los objetivos generales y que permitan evaluar su grado de cumplimiento y efectividad para reeditarlos y reformarlos periódicamente.

■ Propuestas de participación, seguimiento y evaluación del pacto.

Sin las cuales el pacto carecería de credibilidad y se convertiría en un papel mojado útil sólo para hacerse la foto y olvidar luego en el cajón de las buenas intenciones.

1. Justificación del pacto

Necesidad y urgencia de cambiar el rumbo del tráfico y del transporte en la ciudad con especial referencia al uso excesivo e indiscriminado del automóvil privado como origen principal de varios de los graves problemas que contribuyen al malestar urbano:

- problemas para la salud de la población y en especial de los más vulnerables (niños, ancianos): enfermedades causadas por el tráfico de modo directo -accidentes- o indirecto -contaminación atmosférica y ruido-, sedentarismo.
- problemas ambientales: ocupación del suelo, contaminación atmosférica, ruido, consumo de recursos no renovables.
- problemas sociales: deterioro de la convivencia vecinal en el espacio público; falta de autonomía y socialización de los niños, ancianos y personas con discapacidad; pérdidas de tiempo debidas a la congestión.
- problemas económicos: incremento de los costes del sistema de transporte.
- problemas urbanos: destrucción de la calidad del espacio urbano y generación de modelos urbanísticos, del viario y de la edificación incapaces de dar respuesta a las necesidades sociales.

Además hace falta reconocer que los instrumentos aplicados durante las cuatro últimas décadas para afrontar la movilidad urbana, como por ejemplo las infraestructuras pensadas para el automóvil, se han mostrado insuficientes e incluso contraproducentes para atajar el crecimiento de los problemas antes señalados.

Consideración del tráfico y del transporte como problemas complejos que requieren un tratamiento en múltiples frentes y que al estar enraizados en lo cultural, social y económico, no admiten soluciones parciales y de corto plazo. Por todos esos motivos se requiere :

- un acuerdo social que trascienda la visión fragmentaria de la movilidad como problema de movimiento de vehículos o personas, tal y como ha venido entendiéndose desde el inicio de la automovilización de la ciudad.
- un acuerdo social que trascienda los plazos electorales para establecer políticas consensuadas que sólo pueden tener éxito en el medio y largo plazo.

Un acuerdo social es un proceso que involucra a más actores que los que suelen aparecer en la sección política de los medios de comunicación y busca alcanzar, no sólo a las organizaciones sociales, sino también a los propios ciudadanos con independencia de su pertenencia a dichas organizaciones sociales y políticas.

Un acuerdo social es una oportunidad de oro de llenar de contenido las grandes palabras que acompañan los discursos políticos, como la democracia , la justicia social o la sostenibilidad , que sólo se hacen verosímiles cuando efectivamente se establecen procesos de participación real capaces de cambiar las tendencias dominantes.

2. Una primera aproximación a los objetivos generales del pacto.

- una movilidad menos peligrosa para la salud de la población.
- una movilidad menos dañina para el medio ambiente y con menor uso de recursos naturales renovables o no.
- una movilidad más equitativa y capaz de responder a las necesidades de todos y todas, sin discriminación de edad, renta, condición física o psíquica y género.
- una movilidad más eficiente desde el punto de vista de la economía monetaria.
- una movilidad más integrada en el tejido urbano y que no destruya sus cualidades.

3. Una primera aproximación a las propuestas y principios generales del pacto.

Principios:

- establecer una nueva jerarquía en el uso de la ciudad : los peatones primero, después los medios de transporte más benignos desde el punto de vista ambiental y social, es decir la bicicleta y el transporte colectivo, y, por último, el automóvil privado.
- establecer una nueva jerarquía en el uso del espacio público : lo primero es habitar y después es circular.
- reconocer que la ciudad debe ser para todos, con independencia de su edad, su sexo y su condición física o psíquica y que por tanto, se requiere suprimir los obstáculos que limitan la accesibilidad a cada espacio urbano de diversos grupos sociales.

En coherencia con los anteriores principios es necesario un replanteamiento de la planificación urbana y de las infraestructuras, así como una gestión municipal que vele por ellos: el ayuntamiento tiene responsabilidades por ejemplo en la gestión del espacio público, en su ocupación, en la comodidad, atractivo y seguridad de las vías.

En coherencia también con las tendencias sobre tratamiento del tráfico urbano que apoyan las instituciones europeas, sobre todo a partir del Libro Verde del Medio Ambiente Urbano, la urbanización de la ciudad y la construcción de infraestructuras no debe estar orientada a aumentar el uso del automóvil privado sino a potenciar los medios de transporte alternativos (peatones, ciclistas y transporte colectivo). El aumento de la capacidad de las vías y de los aparcamientos para el automóvil privado desemboca en un mayor uso de este medio de transporte.

4. Una primera aproximación a las propuestas particulares del pacto.

A. Desplazamientos de personas.

Tal y como señala el Libro Verde de la Comisión Europea La red de los ciudadanos (COM (95) 601 final) las medidas para afrontar los retos del tráfico urbano mediante la promoción de los medios de transporte alternativos al automóvil se han demostrado como necesarias pero insuficientes ; hace falta además establecer medidas restrictivas del uso indiscriminado e irracional del automóvil privado. Es lo que se ha venido a denominar políticas combinadas de estímulo y disuasión (push and pull).

- Políticas de estímulo de los medios de transporte más benignos social y ambiental-mente, que incluyan:
 - medidas en favor del peatón.
 - medidas en favor de la bicicleta.
 - medidas en favor del transporte colectivo.

- Políticas de disuasión y uso racional del automóvil privado, que incluyan:
 - medidas en relación al control del aparcamiento.
 - medidas en relación a la capacidad de las vías.
 - medidas en relación a las velocidades de circulación.
 - medidas de tipo cultural y educativo que desacralicen al vehículo privado.

B. Desplazamientos de mercancías.

- medidas relativas a la protección y control de la carga y descarga.
- medidas relativas al fraccionamiento de la carga y nuevos mecanismos de adecuación de los vehículos de mercancías al tejido urbano.

5. La participación y el acuerdo sobre el seguimiento del pacto como criterio imprescindible para su firma.

Los planteamientos de fondo aquí señalados y el entendimiento **del pacto como un proceso y no un acto** localizado en el tiempo, exigen el establecimiento de un mecanismo de seguimiento, evaluación y renovación de lo acordado. Para ello es necesario que el propio pacto fije los términos mínimos del debate público y determine al menos el método y el foro de participación de las organizaciones sociales y políticas, comprometiendo a las distintas partes e intereses en juego.

Desde ese punto de vista, el pacto debe establecer una batería de indicadores que permitan ilustrar la evolución de las variables principales del conflicto entre el tráfico y la ciudad; desde los flujos de vehículos y peatones, hasta la calidad del aire y los niveles de ruido, pasando por la proporción de viario despejada de barreras a la accesibilidad o el número de niños que van solos al colegio.

En Madrid, a 15 de junio de 2.000.

Ecologistas en Acción, A PIE, Coordinadora de Minusválidos Físicos de la Comunidad de Madrid, Colectivo de Mujeres Urbanistas, Escuela Popular de Prosperidad, Acción Educativa, Pedalibre, Club de Debates Urbanos, Federación de Asociaciones de Defensa de la Salud Pública, Coordinadora "Salvemos la Dehesa de la Villa".