

**PACTO POR LA
MOVILIDAD**



VERSIÓN 2.0



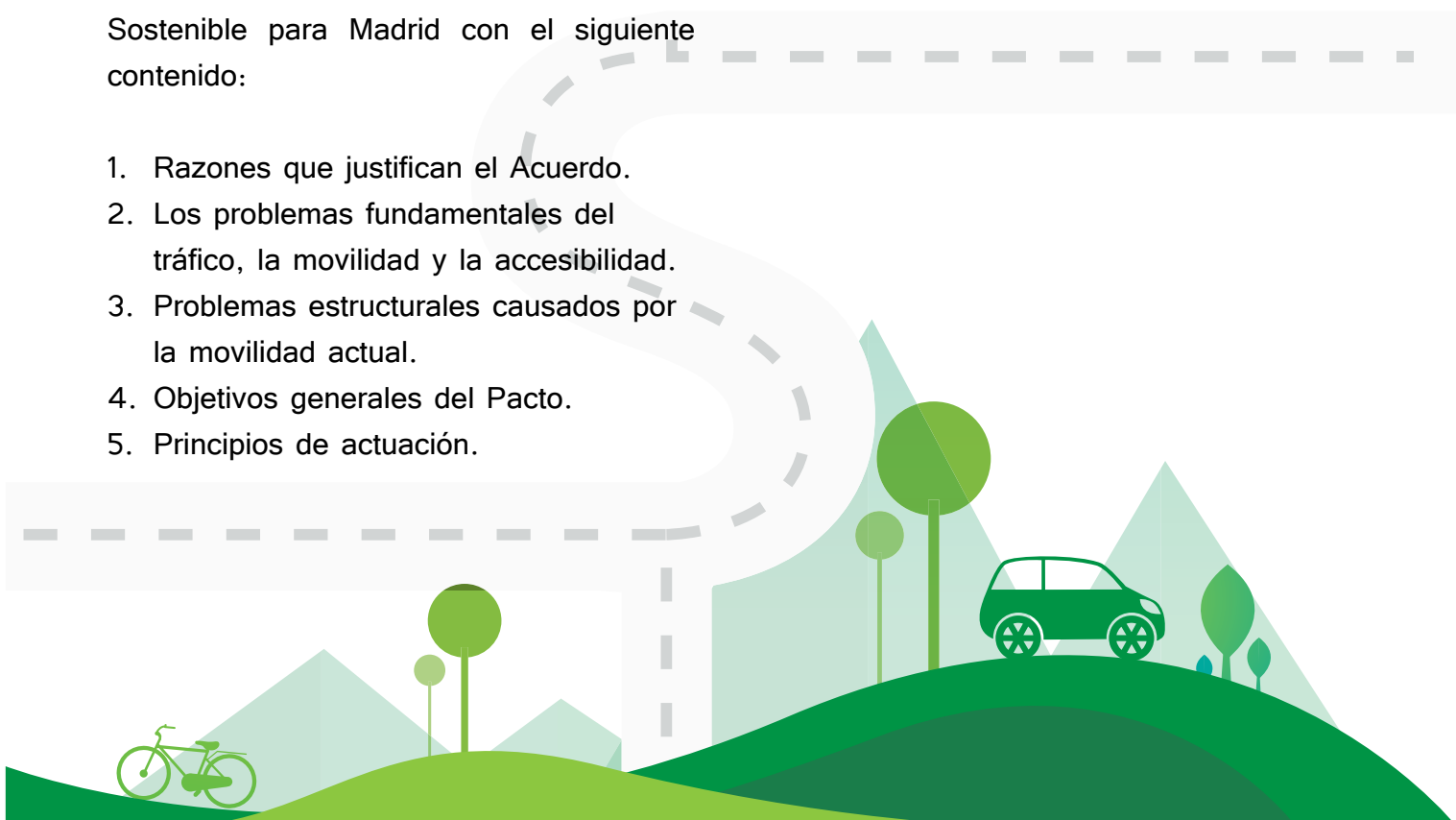
ÍNDICE

Presentación	2
1. Razones que justifican el Acuerdo	3
2. Los problemas fundamentales del tráfico, la movilidad y la accesibilidad ...	3
3. Problemas estructurales	6
5. Principios de actuación	7

PRESENTACIÓN

El Observatorio de la Movilidad Urbana Sostenible de Madrid propone al Ayuntamiento, a las demás Administraciones Públicas, a la población madrileña 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 el Acuerdo.
2. Los problemas fundamentales del tráfico, la movilidad y la accesibilidad.
3. Problemas estructurales causados por la movilidad actual.
4. Objetivos generales del Pacto.
5. Principios de actuación.



1. Razones que justifican el Acuerdo

Hay varias razones que explican la necesidad de un pacto relativo a la movilidad entre administraciones públicas, partidos políticos y agentes sociales de Madrid.

La primera razón es que los problemas y dificultades de movilidad y accesibilidad que sufre una parte importante de la población en Madrid son manifiestamente mejorables. La grave contaminación atmosférica que padece Madrid, la congestión y la pérdida de calidad del espacio público asociada al tráfico afectan directamente al bienestar, la salud y la economía de la población.

La segunda razón es el calado del cambio de rumbo que requiere la forma de gestionar la movilidad, el transporte público y el tráfico rodado en Madrid; especialmente en las políticas encaminadas a favorecer el 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 formación, 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 Pública. La movilidad depende, por ejemplo, de la planificación urbana y del modo en que se localizan los centros de trabajo, viviendas, comercios, centros comerciales o los servicios públicos (tales como centros educativos u hospitales). También de las infraestructuras de transporte que Ayuntamiento, Comunidad de Madrid o Gobierno Central disponen y finalmente de la manera en que se gestiona el transporte público a través del Consorcio Regional de Transportes de Madrid.

La cuarta razón es que no se trata de un asunto cuya responsabilidad recaiga exclusivamente en la Administración Pública. La ciudadanía tiene también mucho que reflexionar y muchos cambios individuales

que llevar a cabo para encontrar un nuevo balance colectivo entre la forma de desplazarse 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 comportamientos y estructuras urbanas sólidamente establecidos a lo largo de décadas, no son realistas las soluciones parciales y de corto plazo. Hace falta poner en marcha propuestas de largo alcance que trasciendan incluso los plazos electorales. Para ello es necesario que se desarrollen con una cierta independencia respecto al gobierno municipal de turno.

En síntesis, es necesario un Pacto Ciudadano porque los problemas de la movilidad son graves; porque los cambios necesarios son considerables; porque los agentes implicados son numerosos; porque la ciudadanía también tiene 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 distrito, modo de transporte y grupo de edad tienen su propio catálogo de problemas y prioridades en relación a la movilidad y la accesibilidad. Por eso es importante 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) Funcionales:

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, la congestión del tráfico motorizado es sólo una parte de los problemas funcionales de la movilidad de nuestra ciudad. Entre ellos destacan también:



El empeoramiento de frecuencias y declive en la calidad del servicio del Metro, Cercanías y de la EMT desde 2010, con el aumento de esperas, la disminución de vehículos disponibles, el envejecimiento de la flota, la escasez de trabajadores, las averías frecuentes, el incumplimiento de horarios y la falta de mantenimiento y limpieza. Esta peor calidad de servicio conduce a:

- No poder servir con frecuencias y velocidades competitivas frente al transporte privado motorizado. Se entra así en un círculo vicioso provocado por una menor utilización del transporte público y una consecuente merma en los ingresos de las empresas operadoras.
- La existencia de zonas donde no llega el transporte público, es insuficiente o faltan conexiones. Este problema es especialmente relevante en el caso de las personas con diversidad funcional que no disponen, por ejemplo, de un acceso practicable a muchas zonas de Madrid o incluso al centro de la ciudad.
- La baja eficiencia de los autobuses y de los taxis, inmersos en la congestión circulatoria, lo cual produce que pierdan eficiencia y competitividad frente al uso del coche privado.

Las dificultades para pedalear o caminar, debidas a:

- La inseguridad existente para los usuarios más vulnerables de las vías, generadas mayoritariamente por la alta velocidad y el alto consumo de espacio debido al tráfico de automóviles y de vehículos pesados para la distribución y reparto de mercancías.
- La existencia de numerosos obstáculos y barreras en las calles de la ciudad; tales como la acumulación de basura en torno a contenedores, los estacionamientos irregulares sobre la acera, el mal estado del pavimento y/o la falta de rebajes.
- El efecto barrera causado por las grandes infraestructuras viarias entre barrios y entre Madrid y municipios próximos, que dificultan y disuaden la marcha a pie o en bicicleta y restringen, cuando no imposibilitan, las posibilidades de desplazamiento de numerosos grupos sociales,

y en especial de las personas con diversidad funcional o que portan carritos o bultos.

- La desvalorización, mercantilización y privatización del espacio público: desde la instalación de terrazas de bares a la instalación de elementos fijos o eventuales destinados al ocio o la promoción comercial, que hace perder atractivo a las calles para caminar o relacionarse.
- 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 del transporte colectivo, reduciendo así la autonomía de aquellos colectivos y personas que no tienen acceso al automóvil, por edad, situación económica o condición física.

b) Sociales, ambientales y de salud:

Que a su vez podemos dividir en las siguientes problemáticas:

Contaminación atmosférica

La elevada contaminación que sufre la población madrileña desde hace años es un asunto que cada año cobra mayor trascendencia y genera mayor preocupación social. Se estima que a causa de la misma fallecen prematuramente en torno a 2000 personas en la ciudad. Un 80% de la contaminación en Madrid procede del tráfico motorizado, entre el que se incluye el millón de coches aproximado que cada día entra en la ciudad.

La contaminación que padece Madrid es estructural, pero esta se agrava, dando lugar a fuertes episodios de contaminación cuando no se renueva el aire en las capas bajas de la atmósfera como consecuencia de los anticiclones que suelen tener lugar entre los meses de noviembre y marzo. Asimismo, Madrid es una fuerte emisora de sustancias contaminantes que al expandirse con el viento y transformarse en ozono troposférico afectan al resto de la región en los meses estivales.

Contaminación acústica

La contaminación acústica es otro de los grandes problemas que sufre determinadas zonas de Madrid, provocando estrés y malestar a la población que



allí vive y/o reside. A parte de ser responsable de enfermedades circulatorias, recientes estudios han demostrado también su relación con enfermedades respiratorias y alteraciones hormonales como la diabetes, existiendo una relación directa entre el ruido y el número de ingresos hospitalarios y mortalidad.

En Madrid el 15% de la población se encuentra sometida a niveles superiores a los objetivos de calidad definidos en la normativa española durante la noche, momento donde el impacto en la salud es mayor al producirse alteraciones en el sueño. Hay que tener en cuenta que estos límites son mucho más altos que los niveles recomendados por la Organización Mundial de la Salud (OMS).

Al igual que la contaminación atmosférica, su principal responsable es el tráfico rodado, y medidas para su control y reducción deben ser adoptadas por los organismos competentes en movilidad urbana.

Otras consecuencias para la salud

El excesivo sedentarismo y cierta dependencia psicológica al uso "inevitable" del automóvil privado, son otras características de la situación actual. Caminar e ir en bici, y en menor medida, el uso del transporte público, lleva aparejado un ejercicio físico moderado y continuado, lo cual influye positivamente en la salud física y psíquica de toda población y nos aproxima a uno de los objetivos principales de este Pacto: el de conseguir una ciudad saludable.

Cambio climático

Los problemas globales del medio ambiente tienen también una estrecha relación con la movilidad en las ciudades. El uso de recursos no renovables (por ejemplo de petróleo), junto a las emisiones de gases de efecto invernadero nos recuerdan los límites del planeta y la necesidad de tenerlos en cuenta en la movilidad urbana. El 15% de las emisiones de gases de efecto invernadero de toda la UE se deben a los automóviles, y en torno a la mitad se producen por su uso urbano. Evitar que el incremento medio de temperatura supere los 1,5 °C, en línea con el compromiso adquirido en la última cumbre de Cambio Climático París, pasa entre otras medidas por una reducción drástica del

uso del automóvil en los próximos 20 años en las áreas urbanas y metropolitanas. Objetivo únicamente alcanzable mediante la puesta marcha de ambiciosas y comprometidas políticas de movilidad.

Impacto económico

La prioridad dada durante décadas a la circulación motorizada sobre otras funciones urbanas con el argumento de que era necesario para la economía, se ha mostrado paradójicamente contraproducente para la misma. El uso masivo e indiscriminado del coche en la ciudad es un factor de ineficiencia económica, demandante de más y más recursos sin resolver el problema de la movilidad urbana. Una movilidad más eficiente y sostenible liberaría recursos para otros fines más necesarios de índole social, ambiental y/o de cooperación.

También debemos considerar como costes, los causados por la pérdida de calidad ambiental, el gasto sanitario, los costes debidos a una mayor necesidad de mantenimiento del patrimonio urbano, y las pérdidas indirectas ocasionadas en distintos sectores económicos, incluido el turismo.

El automóvil ha sido además una palanca necesaria para la expansión inmobiliaria de las dos últimas décadas. La promoción y extensión del coche como solución de movilidad permitió proyectar enormes desarrollos urbanísticos cada vez más lejanos, abaratando el coste del suelo pero haciendo recaer el coste extra del transporte sobre los futuros habitantes de esos desarrollos y potenciando un modelo de movilidad altamente dependiente del automóvil privado.

Desigualdad social

El coche es un medio de transporte con un elevado coste de adquisición (30% de los hogares madrileños no dispone de automóvil y menos del 30% de los viajes interiores en la almendra central se hacen en este medio de transporte). La movilidad dependiente del automóvil privado, propiciada por distancias cada vez mayores para alcanzar los bienes y servicios imprescindibles está produciendo una sociedad dual que pone en desventaja a quienes, por cualquier



tipo de motivo, no tienen acceso a un coche propio. Grupos como la población infantil o personas mayores pierden su autonomía y su capacidad de socialización. Por ello, garantizar un buen acceso y servicio de transporte público implica lograr una movilidad más accesible económicamente, más democrática y más justa socialmente.

3. Problemas estructurales

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

Durante los últimos años se ha apostado en Madrid por un modelo de ciudad disperso, pensado para el uso intenso del automóvil, en el que muchos de los nuevos desarrollos urbanos se desarrollaron sin integrar los empleos, los equipamientos y los servicios necesarios para generar vida social a nivel local. Un período caracterizado por la construcción de grandes centros atractores de movilidad motorizada, como grandes centros comerciales y/o de trabajo en las afueras de la ciudad, a los que se subvenciona mediante la construcción y mantenimiento de carreteras y/o se les consiente la construcción de miles de plazas de aparcamiento para facilitar el acceso en automóvil. Dos ejemplos paradigmáticos de este fenómeno, y de actualidad, son la Operación Canalejas y el Centro Comercial Madrid Río.

La creación de nuevas infraestructuras de transporte

Sigue vigente la visión de que la solución a los problemas de movilidad pasa por la construcción de más infraestructuras, aún cuando una de las principales causas de una movilidad tan basada en el uso del automóvil son todas las vías de alta capacidad que se construyeron para su uso, por ejemplo la remodelación de la M30. Infraestructuras todas ellas que facilitan y estimulan un mayor uso del automóvil, permitiendo el modelo de ciudad dispersa que encontramos en la actualidad y que además no

han solucionado los problemas de congestión de tráfico.

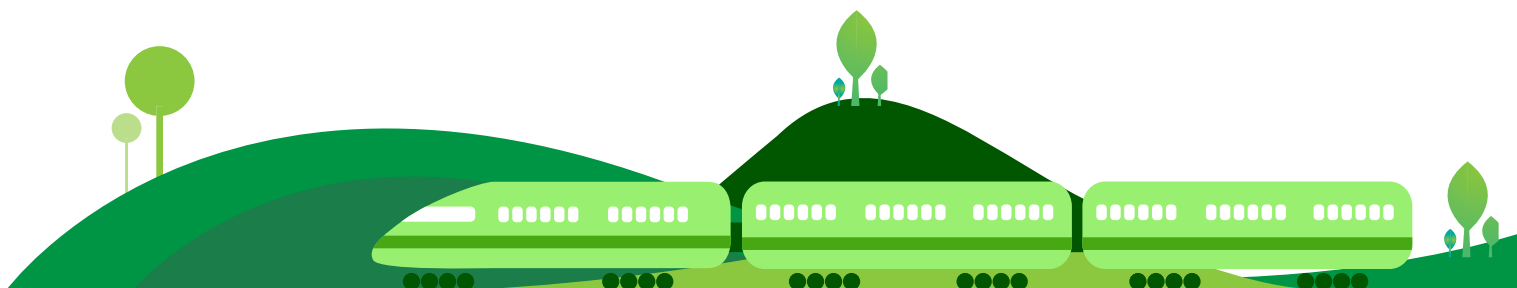
Mención aparte merecen las vías urbanas de alta capacidad que discurren dentro de Madrid. "Autovías urbanas", algunas de seis u ocho carriles que permiten atravesar Madrid de punta a punta por su interior en lugar de bordearla y facilitan su entrada al corazón de la ciudad. La transformación de estas vías de gran capacidad en vías urbanas, mejor integradas en la trama urbana y más permeables al tránsito de peatones y ciclistas debe ser uno de los objetivos de este Pacto.

La gestión de la movilidad y del aparcamiento

La gestión de la movilidad sigue muy orientada a buscar una mayor fluidez del tráfico motorizado, sin reparar en otras prioridades ambientales y sociales. Se desarrolla incluso a costa de saltarse el cumplimiento de las propias normas de tráfico, tal y como prueban las especificaciones de diseño a 90 km/h de la instrucción técnica de vías.

En lo que se refiere a la política de aparcamiento, a pesar del éxito logrado por la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), siguen existiendo lagunas pendientes, como la amplia oferta de aparcamiento público vinculado a la Administración Pública y sus trabajadores; la no regulación de la oferta de plazas en estacionamientos rotatorio, la tolerancia con la doble fila o a la invasión de aceras, y la condescendencia con la construcción de nuevas plazas de aparcamiento privado vinculado a grandes operaciones urbanísticas. Este tipo de actuaciones muestran como se sigue apostando por incrementar el número de plazas de aparcamiento en espacios bien cubiertos por el transporte público.

De este modo las políticas existentes siguen contribuyendo al círculo vicioso impulsado por el aumento creciente del número de automóviles y de los desplazamientos motorizados, los cuales a su vez incrementan y agudizan los problemas descritos. Es necesario un giro en las políticas de movilidad, que deben tener la capacidad de romper dichos círculos viciosos.



4. Objetivos generales del Pacto

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

Una ciudad saludable

Que minimice los niveles de contaminación atmosférica y estimule los comportamientos saludables de los ciudadanos. Para ello el primer paso es cumplir con las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS) sobre calidad del aire y contaminación acústica. También reducir progresivamente las zonas expuestas a niveles perjudiciales para la salud humana, con especial atención a lugares sensibles, cómo son los centros educativos, asistenciales, de uso infantil, de atención sanitaria y/o los centros de día.

Una ciudad amable

Donde se potencien los transportes públicos que permitan la vida autónoma de todas las personas, la accesibilidad universal y los modos de transporte menos agresivos ambientalmente y más eficientes en términos de tiempo y consumo energético.

Una ciudad próxima

Donde los barrios dispongan de todos los servicios, reduciendo la necesidad de desplazamientos motorizados.

Una ciudad habitable

Donde los espacios públicos de convivencia, como las calles o las plazas, no estén dominados por los vehículos, especialmente los automóviles, ni privatizados por negocios que invaden los espacios peatonales y estanciales.

Una ciudad eco-activa

Involucrada y respetuosa con los problemas ambientales regionales y globales tales como la reducción de los recursos disponibles, la pérdida de biodiversidad y el efecto invernadero. Para ello hará suyos y verificará los compromisos de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero necesarios para evitar que la temperatura media global supere los

1,5 °C, así compromisos de reducción de la emisión de otros contaminantes, y del consumo de energía y materiales.

Una ciudad que cuide

En la que los desplazamientos vinculados a los cuidados, como realizar la compra, actividades infantiles, acompañamiento a personas enfermas, generación de redes y espacios de apoyo, puedan ser realizados por toda las personas de forma fácil, cómoda, accesible y segura.

Una ciudad segura

Con una menor siniestralidad y peligrosidad de las calles. Para ello se comprometerá también a introducir mejoras en la movilidad hasta alcanzar los objetivos de Visión Zero, (0 muertos en accidentes de tráfico) o la normativa de Ciudad 30 (limitación de la velocidad a 30km/h por defecto en toda la ciudad) vigentes en los países más avanzados de Europa.

Una ciudad próspera

En la que la movilidad no sea un inconveniente para la actividad económica.

Una ciudad participativa

En donde las decisiones conlleven un proceso de información, consulta, seguimiento y control por parte de la ciudadanía.

5. Principios de actuación

La 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 el tráfico motorizado en general y, muy en especial, en ciertas áreas.



Universalidad de las soluciones

Las propuestas de movilidad deben garantizar la movilidad a todas las personas, con independencia de la edad, el sexo, condición física o psíquica, así como hacer un esfuerzo en mejorar la precaria accesibilidad de la red de transporte público para personas con diversidad funcional, con compromisos reales para la red de Metro, EMT, Cercanías y servicio de taxi.

Participación y transparencia

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. Las decisiones que se tomen deben tener una completa transparencia.

Nueva jerarquía en el uso del espacio público

Habitar es lo primero y después 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, velocidades de circulación y consumo de espacio coherentes con dicha habitabilidad. La carga y descarga debe tener garantizado un espacio suficiente, aumentando su eficiencia y minimizando molestias al vecindario.

Nueva jerarquía en los modos de transporte

Se debe considerar primero al peatón en la movilidad, luego a los medios más benignos desde el punto de vista social y ambiental, como el transporte colectivo y la bicicleta, y a continuación el taxi, la moto y el automóvil privado, restringiendo aquellos modos y usos más ineficientes; por ejemplo los que ocupan más espacio público por persona transportada y los de mayores emisiones contaminantes.

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 automóvil, 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 de superficie (autobuses urbanos

e interurbanos), a los taxis, al peatón y garantizando la ciclabilidad de las calzadas en condiciones de máxima seguridad.

Especial atención a las periferias:

Reconocer la necesidad de extender las políticas de movilidad más allá del límite de la M-30, fomentando la movilidad sostenible también en estos distritos, mejorando su calidad ambiental y facilitando el cambio de modelo en el conjunto de la ciudad.

Todo ello **orientado a evitar la generación de tráfico** de coches. Es decir, que las políticas urbanísticas, de dotación de plazas de aparcamiento, de creación de vías y de gestión de las mismas no conduzcan a incrementar el tráfico en la ciudad o en determinados barrios y ejes, sino a limitarlo y disminuirlo.

Lo que exige una **evaluación continua** de las actuaciones que afectan a la movilidad, como pueden ser la creación de nuevas áreas urbanizadas, nuevas operaciones urbanísticas, nuevas infraestructuras o nuevas medidas de gestión. Todas ellas deben ser evaluadas en función de las ideas anteriores sobre su idoneidad ambiental y social, sobre su adaptación a todos las personas y respetando el proceso de participación al que han sido sometidas.

