

**UNA**

**ALTERNATIVA ECOLOGISTA**

**AL TRANSPORTE**

**EN MADRID**



**EL COCHE DEVORA LA CIUDAD**

**MARZO 1990**



## SUMARIO

Nota previa.....	2
Síntesis de los problemas de transporte en Madrid.....	3
Los planes y actuaciones en marcha ¿resuelven los problemas de transporte?.....	8
La urgencia de un cambio de rumbo y la necesidad de un referendun.....	11
La alternativa que se propugna.....	13

## NOTA PREVIA

El presente trabajo ha sido elaborado por la Asociación Ecologista de Defensa de la Naturaleza (AEDENAT-FOE), como parte de la campaña Pro-Referendum para la restricción del uso del vehículo privado, y lo apoyan los siguientes colectivos y organizaciones: Club Cicloturista "Pedalibre", CODA, ARBA, Colectivo "Playa de Lavapiés", Asociación de Vecinos de Canillejas, Ateneo Madrileño, Colectivo Anarquista de la Prospe, CGT (CNT), Izquierda Sindical de Banca (ISB), LCR y MC.

Esperamos que este documento contribuya a abrir un debate político sobre los problemas del transporte y de la ciudad y que se vaya enriqueciendo a partir de las aportaciones que recibamos.

# SINTESIS DE LOS PROBLEMAS DE TRANSPORTE EN MADRID

Madrid ha ido creciendo a lo largo de los últimos años independientemente de la voluntad de la inmensa mayoría de sus ciudadanos. Las causas del crecimiento de la metropoli madrileña radican en que el capital privado ha orientado fundamentalmente sus inversiones hacia las grandes ciudades, en detrimento de otras áreas, y especialmente hacia Madrid por el papel que cumple dentro del conjunto del Estado al ser el primer centro político y decisonal. Y que, paralelamente, el capital público (es decir la intervención del Estado) ha ayudado y potenciado la configuración de este modelo territorial, al crear las infraestructuras y servicios que posibilitan su funcionamiento y ulterior crecimiento. Esta tendencia a la concentración de inversiones en Madrid se ha agudizado tras nuestro ingreso en la CE.

Este proceso ha creado un modelo de crecimiento tremendamente desequilibrado, tanto a nivel regional como en el interior de la gran metropoli (intensa terciarización del Centro, segregación residencial, dispersión industrial periférica,...), que origina unas importantes necesidades de transporte motorizado, interurbano y especialmente urbano. Estas elevadas necesidades de transporte motorizado urbano son resultado del modelo de ciudad al que se ha tendido, y del carácter cada vez más disperso del crecimiento en la periferia metropolitana, lo que incrementa la longitud de los viajes a realizar, disminuyendo el número de viajes andando e incrementado los costes de explotación del sistema de transporte colectivo, y orienta la satisfacción de dichas necesidades de transporte hacia el vehículo privado.

Esta tendencia de crecimiento del uso del vehículo privado, ha sido debida a la prioridad dada a éste y al transporte por carretera, en general, sobre otros medios de transporte, como resultado de los poderosos intereses económicos ligados a este sector. Y se ha visto reforzada a consecuencia de la fuerte subida experimentada por la tasa de motorización y de la bajada de los precios de la gasolina habida en los últimos años, que respondía al descenso coyuntural de los precios del petróleo en los mercados internacionales (ver gráficos 1 y 2). También ha jugado un papel muy importante en la prioridad dada al vehículo privado el carácter de

Gráfico 1. Matriculación anual de turismos en Madrid. Fuente: D.G. de Tráfico.

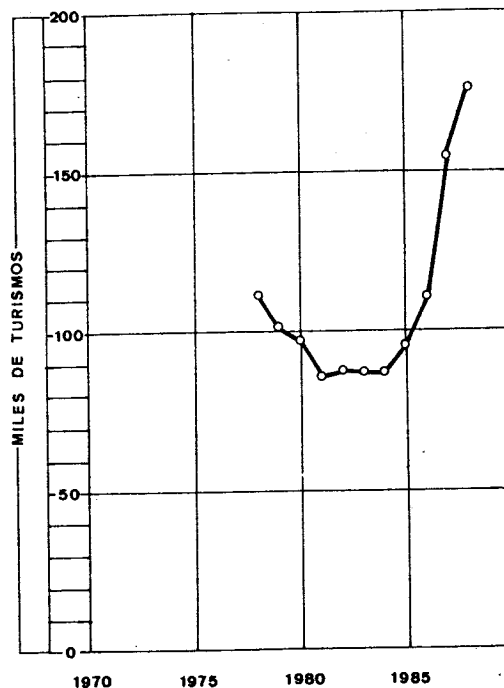
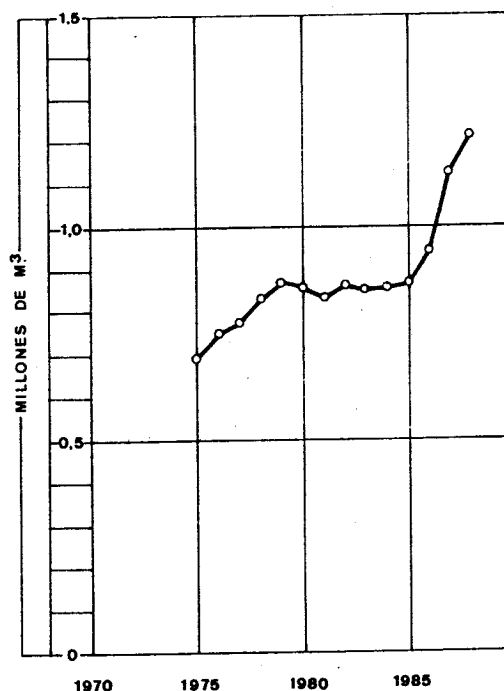
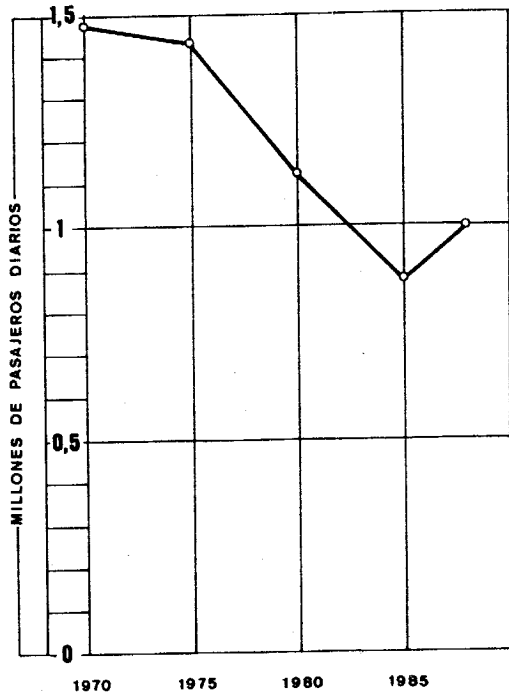


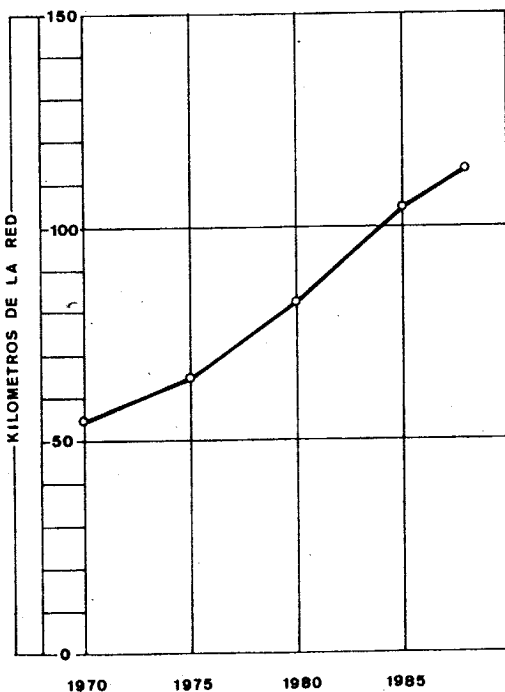
Gráfico 2. Consumo anual de gasolinas auto en Madrid. Fuente: CAMPSA



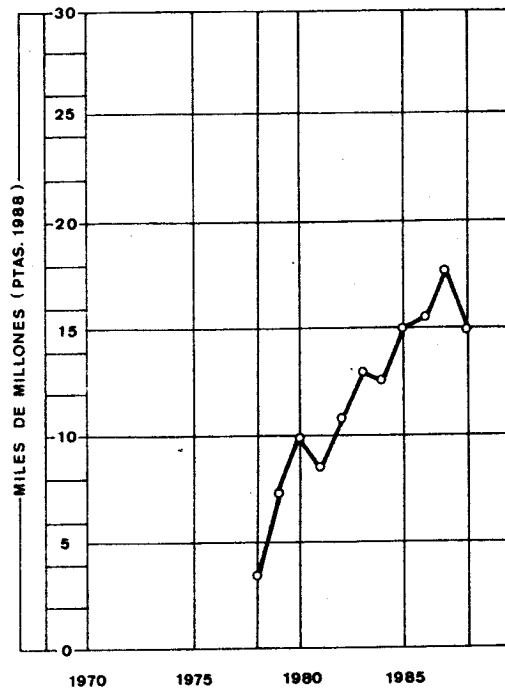
**Gráfico 3. Evolución anual del nº de viajeros en Metro. Fuente: Consorcio de Transportes**



**Gráfico 4. Evolución de la longitud de la Red de Metro. Fuente: Consorcio de Transportes**



**Gráfico 5. Evolución del deficit del Metro. Fuente: Consorcio de Transportes**



desencadenador de consumo que posee este sector, ya que permite elementos tales como la segunda vivienda, la compra en grandes hipermercados, cierto tipo de ocio,... Asimismo, otra de las funciones que cumple el vehículo privado es su papel de configurador de status y de elemento integrador y transmisor de la ideología consumista, y por consiguiente como instrumento fundamental del consumo dirigido y la colonización de la vida cotidiana.

Todo esto ha repercutido en un acusado incremento del tráfico viario en todo el área metropolitana, y especialmente en las relaciones con Madrid municipio, y mucho más aún en las áreas Centrales en el interior a la M-30 (la velocidad en este ámbito ha caído de 25 km/h en el 81 a 14,5 en la actualidad, en el Centro es menor de 12). Y en una fuerte pérdida de pasajeros en el sistema de transporte colectivo, lo que ha provocado que se dispare el déficit del sistema de transporte colectivo, que el año pasado superó los 20.000 millones de pesetas (sólo el déficit del Metro alcanza los 14.000 millones). El Metro ha perdido en 20 años casi la tercera parte de viajeros y eso que se ha duplicado en el mismo periodo la longitud de la red. Además, la congestión viaria incrementa los costes de explotación del transporte por superficie (ver gráficos 3, 4 y 5).

Según cálculos realizados los niveles de congestión alcanzados suponen unos 200 millones de pesetas diarios en horas perdidas en atascos, lo que significaría una cantidad anual superior a los 60.000 millones de pesetas. Cifra que contrasta con los 20.000 millones de pesetas que provoca el déficit de los transportes colectivos, como resultado del desplazamiento de la demanda hacia el vehículo privado.

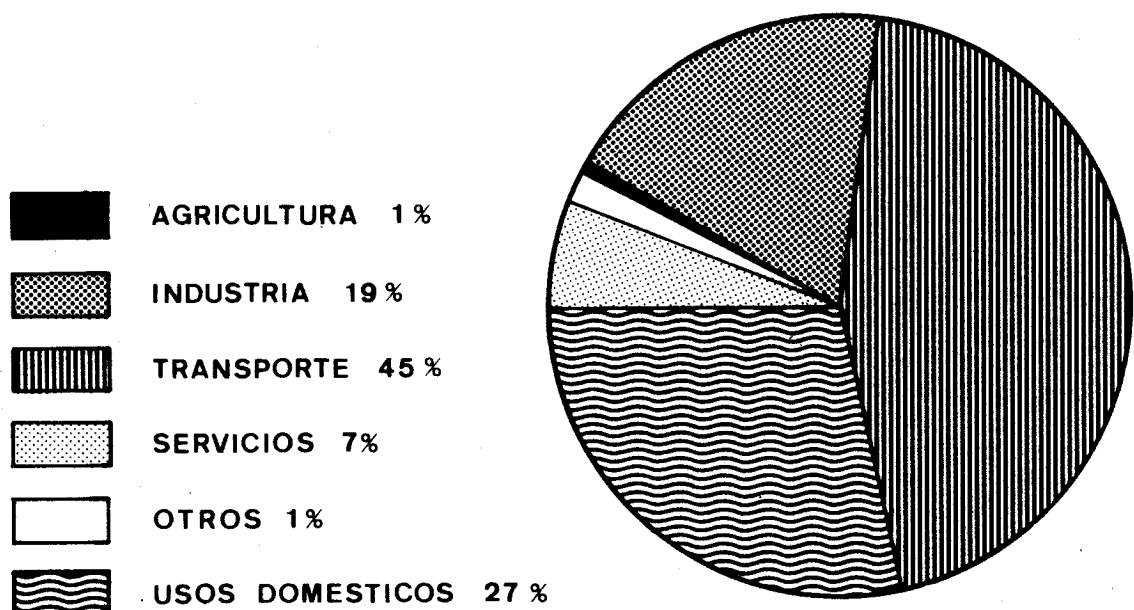
Recientemente se ha incrementado el uso del Metro como consecuencia de la elevada congestión en superficie, especialmente en la hora punta, mientras en las denominadas horas valle existe una clara infrautilización de la red de Metro; el incremento de pasajeros en 1989 respecto al 1988 fue del 7%. En este incremento de pasajeros ha influido, también la introducción del abono de transportes y en concreto del abono joven. Hay cuatro líneas (6, 10, 1 y 8) que en la hora punta están por encima de lo que se considera capacidad teórica (6 pasajeros/m<sup>2</sup>), destacando la 8 que se encuentra un 30% por encima. Sería imprescindible actuar mejorando la señalización que podría bajar las frecuencias mínimas de 3 minutos y medio (que sólo se da en pocas líneas, en el resto los intervalos son superiores) a 2, como en París, y ampliando el material móvil de circulación. También una mejora en el transporte colectivo de superficie redundaría en una mejora del nivel de servicio del Metro. Cabe señalar que los planes para 1990 del Metro no contemplan ninguna actuación para incremento de la capacidad de transporte en la red actual.

El transporte colectivo de superficie se ha de-

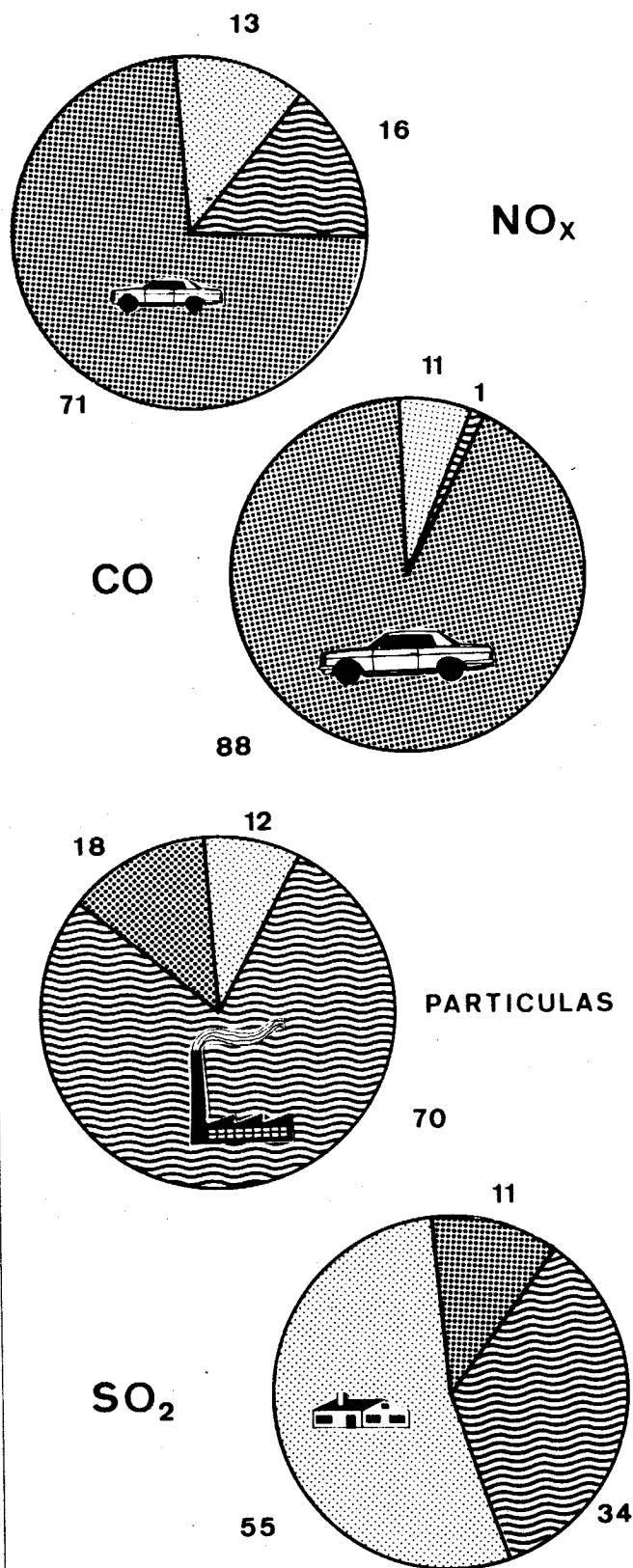
teriorado considerablemente los últimos años, y ello ocasionado no sólo por la influencia de la congestión viaria, sino porque se ha deteriorado el servicio ofertado. Así se están produciendo menos vehículos x km que en años anteriores, y más de 60 líneas se consideran técnicamente saturadas (se dice que una línea está saturada cuando el usuario tiene que dejar pasar más de dos autobuses en la hora punta), y de ellas 30 gravemente saturadas. Además, según datos municipales, los carriles bus no funcionan como tales, por ocupación del vehículo privado, en el 50 al 80% de sus recorridos.

En este sentido las políticas municipales, autonómicas y estatales no han hecho sino propiciar este proceso, especialmente los últimos años y salvo el breve lapso de finales de los 70 y primeros de los 80, cuando se produjo un cierto cambio en las pautas de inversión, resultado de la crisis energética y del movimiento vecinal. En aquella época se aplicó también la política de la ORA, que valoramos positivamente pero que luego se ha convertido en papel mojado, pues en la actualidad se venden la mitad de tarjetas que en 1983, y sólo se cobran el 5% de las multas que se tramitan por este concepto. Así, se ha fomentado el uso del vehículo privado a través de una importante inversión en red viaria, y se ha propiciado su uso, posibilitando un mayor acceso del mismo a las áreas Centrales, a través no sólo del incremento de la accesibilidad a éstas, sino de la marginación de la ORA y de la fuerte creación de aparcamientos en este ámbito (aparcamientos para residentes, aparcamientos en edificios de oficinas,...).

**Gráfico 6. Consumo final de la energía en la Comunidad de Madrid por sectores consumidores. Fuente: CAM**



**Gráfico 7. Emisión por sectores en relación con diferentes contaminantes en el municipio de Madrid. Fuente: CAM**



Solo en aparcamientos para residentes (PAR), existen ya 18.000 plazas en explotación y más de 17.000 en fase de ejecución, una considerable parte de las mismas en las áreas centrales. Es preciso denunciar que gran número de estos aparcamientos acaban en manos de las oficinas de la zona, al revender ilegalmente y con un sustancioso beneficio la plaza de aparcamiento el residente. El precio de compra es de un millón aproximadamente y el de venta puede alcanzar los 3 millones en el mercado. Además, no se recupera espacio en superficie, eliminando plazas de aparcamiento, para los peatones o el transporte colectivo, como se decía en el programa PAR, sino que se mantienen las mismas plazas en superficie, fomentando un incremento de la congestión y un mayor deterioro de la ciudad.

Importante consumo energético del sistema de transporte en su conjunto, y fundamentalmente del transporte por carretera. El sector transporte es el responsable del 45% del consumo energético en la Comunidad de Madrid, por delante de la industria y de los usos domésticos (ver gráfico 6). Esto hace que este sector sea muy sensible a cualquier variación de los precios de la energía, en concreto del petróleo.

El transporte en Madrid es una de las principales fuentes contaminantes. El transporte, especialmente el viario, es el principal responsable de la contaminación de Monóxido de Carbono (CO), Oxidos de Nitrógeno (NO<sub>x</sub>) y de Hidrocarburos inquemados, el 88%, el 71% y el 95% respectivamente (ver gráfico 7). El CO tiene una elevada toxicidad, el NO<sub>x</sub> contribuye a la lluvia ácida y los HC poseen un alto poder cancerígeno. Igualmente, el tráfico viario es el responsable de la emisión anual en Madrid de 380 Tm de Plomo, componente éste altamente tóxico. Además el transporte es una de las principales fuentes emisoras de CO<sub>2</sub>, que aunque no es directamente tóxico, es el responsable del llamado efecto invernadero que está alterando fuertemente el clima de nuestro planeta. Asimismo, el transporte es el responsable casi único del ruido que soporta la ciudad; según investigaciones realizadas por el Ayuntamiento en el 75% de los puntos estudiados en Madrid se sobrepasa el nivel de los 65 DB(A), límite perjudicial para la salud.

El transporte por carretera en 1988 provocó 458 muertos en la provincia de Madrid. En Madrid municipio, es decir en zona urbana, hubo 157 muertos en ese mismo año debido al tráfico viario, de ellos 50 por atropello, ostentando el récord la M-30 con casi 40 muertos. Y un número elevado

quedaron inválidos, en mayor o menor grado, con lo que ello significa de drama social y de incremento de costes sanitarios y sociales de todo tipo.

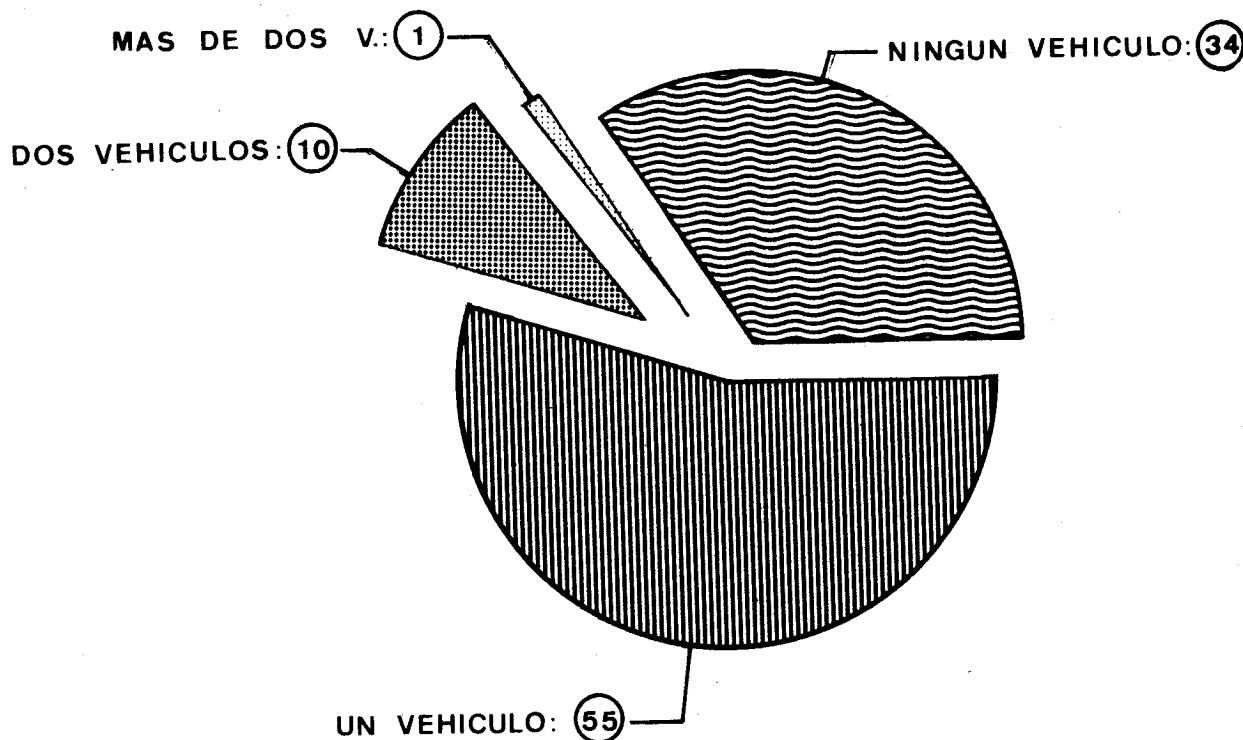
Los problemas de transporte no repercuten de igual forma sobre los distintos sectores sociales. Son principalmente los sectores de rentas más bajas, que tienden a localizarse en la periferia metropolitana, principalmente en el Corredor del Henares y en el Suroeste, que normalmente poseen un nivel de motorización más bajo, y aquellos que habitan en la periferia Sur y Este del municipio de Madrid, los que más tiempo dedican al transporte, en muchos casos más de 3 horas diarias, y los que particularmente sufren sus problemas: hacinamiento, largas esperas en paradas sin acondicionamiento y sin protección,.... El carácter límite de estos problemas se ha hecho patente en el Suroeste madrileño al asaltar los usuarios las instalaciones de Renfe debido al pésimo servicio ofertado.

Hay que recordar también que el 34% de los hogares madrileños no disponen de ningún vehículo, mientras que por otro lado del orden de 10% posee 2, y que el 61% de los viajes motorizados se producen en transporte colectivo, según los últimos datos de la encuesta Origen y Destino (ver

gráfico 8). Conviene resaltar también la baja tasa de ocupación que se da en los vehículos privados que se mueven por la ciudad, que es de 1,3 personas por vehículo. Esto contrasta con las políticas de transporte, favorables al uso del vehículo privado, que benefician a un porcentaje reducido de ciudadanos, sin que signifiquen una salida al actual caos, antes al contrario lo agudiza, y que repercuten en un deterioro generalizado del funcionamiento del sistema de transporte, afectando a los sectores más débiles de nuestra sociedad (mujeres, tercera edad, niños, minusválidos,...).

El Estado, pues, a través de las inversiones de transporte, especialmente, ha potenciado y hecho factible este modelo territorial, primando aquellos medios de transporte más ligados a las industrias punta (sector del automóvil) y, en general, los medios de transporte motorizados que requieren importantes inversiones y que implican elevados costes de explotación, marginando aquellos medios no motorizados (peatonal y bicicleta) de carácter autónomo, que requieren poca inversión y unos gastos mínimos de explotación, ya que perjudicaban los mecanismos de concentración y acumulación del capital.

**Gráfico 8. Distribución de hogares según motorización en 1988.**  
Fuente: Consorcio de Transportes.



# LOS PLANES Y ACTUACIONES EN MARCHA ¿RESUELVEN LOS PROBLEMAS DE TRANSPORTE?

Los planes urbanísticos sobre la evolución futura de la aglomeración madrileña presagian una agudización de los problemas de transporte. Y esto es así porque se prevé que la población del área metropolitana podría llegar a crecer hasta 7 millones de personas de los 5 actuales, y esto se considera un bien en sí mismo, al tiempo que se despuebla el territorio de las 2 Castillas, y se abandona un patrimonio edificado en cientos de pueblos de dichas comunidades. Además la futura Area Metropolitana tendrá una estructura aún más desequilibrada que la actual, que estará caracterizada por:

\* **Una fuerte terciarización del Centro.** La demanda de oficinas en edificio exclusivo ha pasado de 80.000 m<sup>2</sup> en el 84 a 400.000 en el 87, y del año 88 al 92, según un estudio realizado por la Comunidad de Madrid, se espera una demanda agregada de más de 2 millones de m<sup>2</sup>, una gran parte de los cuales se localizará en el Centro. Este proceso es una consecuencia de nuestra incorporación a la Comunidad Europea.

\* **Expulsión de la población del Centro a la periferia.** El importante proceso de terciarización mencionado junto con la fortísima especulación inmobiliaria existente, provocará la salida de las áreas centrales de sectores populares que no tendrán más remedio que localizarse en la periferia metropolitana.

\* **Cierre de industrias en el Centro,** por ejemplo Mendez Alvaro, como resultado, de los procesos especulativos e implantación aún más periférica de la actividad industrial.

\* **Desarrollo de nuevas formas de distribución comercial,** principalmente grandes hipermercados en la periferia metropolitana, que trastoca las pautas de consumo y potencia el uso del vehículo privado de cara al viaje a compras.

Lo cual incrementará la longitud media de los viajes y hará más difícil servirlos por transporte



colectivo de alta capacidad, debido a su carácter disperso y a la orientación de su localización de los nuevos desarrollos hacia el transporte viario.

Los planes de transporte actualmente en marcha apoyan estas tendencias. En el llamado Plan Felipe González presentado por la Comunidad de Madrid el año pasado, cuya cuantía alcanza una cifra astronómica: 320.000 millones de pesetas, si bien se contempla una cierta mejora del transporte colectivo, la principal inversión en infraestructura se destina a red viaria de alta capacidad (70.000 millones de 130.000 que se proponen en infraestructura), y eso que no se cuantifican algunas de las infraestructuras viarias propuestas (V y VI cinturón) y que no se incluyen actuaciones del Ayuntamiento, como los famosos pasos a desnivel actualmente en marcha, y que tampoco se consideran otras inversiones de carreteras del MOPU en la Comunidad de Madrid, si no el desequilibrio sería aún más manifiesto. Además, el MOPU tiene una postura aún más magalómana, de construcción de nuevas autopistas de peaje en los corredores a Barcelona y Burgos.

En este sentido, la creación de nueva infraes-



estructura viaria de gran capacidad, salvo en casos muy concretos, incrementa la accesibilidad en vehículo privado a las áreas centrales, ya de por sí congestionadas, orienta los volúmenes de transporte hacia el transporte privado, y no hace sino agravar los problemas actuales del sistema de transporte. Aparte de que su creación responde no tanto a la resolución de las necesidades actuales, si no a potenciar y posibilitar futuros desarrollos urbanos.

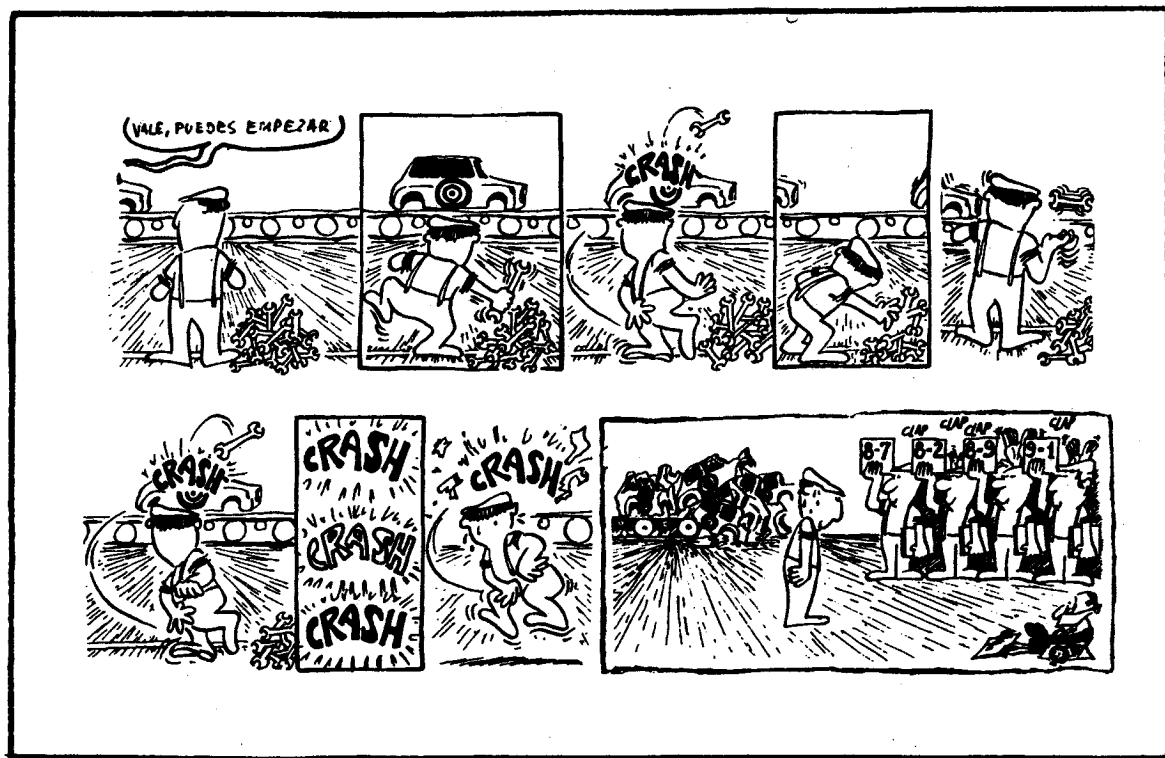
Además, de las inversiones contempladas en el Plan Felipe sólo las relativas a carreteras están en vías de realización o comprometidas, mientras que aquellas referentes a actuaciones en Metro o Ferrocarril de Cercanías están sin comprometer por problemas con el Ministerio de Economía. En este sentido, las inversiones de Metro, ante la falta de recursos, las está acometiendo la Comunidad de Madrid, cuando antes eran competencia del Ministerio de Transportes, y en relación con las del Ferrocarril de Cercanías, se da el hecho de que algunas de las inversiones programadas (por ejemplo la tercera y cuarta vía del Corredor del Henares) han sido postergadas y se han destinado dichos fondos de inversión para el Tren de Alta Velocidad (TAV) Madrid-Sevilla, con el fin de "garantizar" que éste entre en funcionamiento en la mítica fecha del 92. Cabe recordar que el TAV Madrid-Sevilla, independientemente de otras consideraciones críticas, transportará en un año los

mismos pasajeros que transportan las Cercanías de Madrid en un solo día.

En las inversiones en transporte, destaca claramente la prioridad dada a la inversión en carretera y el carácter poco social de las mismas. A este respecto en los Presupuestos de la Comunidad Autónoma de Madrid para el año 90 se contempla un incremento en la inversión en carreteras del 42%.

Donde las carencias son más considerables es en las Cercanías de RENFE, especialmente en lo que se refiere a la señalización con el fin de reducir las frecuencias de trenes que se pueden desarrollar, y al material móvil. Según estimaciones del Consorcio las necesidades actuales de material móvil se podrían cifrar en unos 40.000 millones de pesetas.

Por otro lado, en el ámbito municipal se están impulsando planes que van a agudizar aún más el actual colapso que sufre Madrid, al propiciar una política indiscriminada de creación de aparcamientos. Se prevé la creación de 40.000 plazas de aparcamientos adicionales para residentes (PAR) durante los próximos 4 años, además de la gran cantidad en explotación y construcción que ya se han mencionado. Así como la creación de grandes aparcamientos de rotación en áreas Centrales: Ventas (4.000 plazas), Bernabeu (1.000 plazas), Estadio del Manzanares (1.500 plazas),... al tiempo que se amplía el número de aparcamientos en edificios de oficina de nueva creación, en mu-



chos casos por encima de la ya de por sí permisiva normativa urbanística. Y al fomentar la creación de pasos a desnivel dentro del área Central, que lo único que provocarán es una mayor facilidad de acceso de los vehículos a esta zona, contribuyendo aún más a elevar los niveles de congestión.

Con estas medidas los objetivos que dicen presidir el llamado Plan Felipe González de fomentar el transporte colectivo y de lograr incrementar su cuantía en el conjunto de viajes motorizados del 60% en la actualidad al 75% en 1.992, resultan una broma pesada. El transporte colectivo sólo mejorará su participación en el conjunto de los viajes que se producen cuando se actúe decididamente contra el vehículo privado.

Pero la situación ha llegado a ser aún más crítica, si cabe, recientemente, con la puesta en marcha de algunas de las obras planificadas, como por ejemplo el paso subterráneo en Cristo Rey, donde aparte de la inutilidad del mismo, pues lo único que conseguirá es trasladar el atasco 100 m más allá, y del enorme coste que supone, se empezó a hablar de 800 millones de pesetas y ya va por 1.500 millones presupuestados, está siendo la causa de atascos que han llegado a tener 17 km de longitud en la Nacional VI, e igual se podría decir del de Cartagena. Y lo mismo ocurrirá cuando se amplíe a 10 carriles, 6 por sentido en hora punta, la actual carretera de La Coruña, pues al final la capacidad del viario de Madrid está ya al máximo. No cabe un coche más.

Queremos igualmente denunciar otro aspecto más de la actual política de transporte de Gobierno Municipal, como es la creación de la red RED, valga la redundancia, que en este estado de cosas tiene como finalidad "la de permitir el paso de la mayor cantidad de vehículos en las mejores condiciones posibles". Este objetivo es suficientemente ilustrativo de la actual filosofía del transporte urbano y no precisa más comentarios.

Cabe resaltar, por último, la ausencia de cualquier referencia ambiental en los planes de transporte anteriormente mencionados, y como fácilmente se podrá deducir, por su contenido, su puesta en práctica empeorará la problemática medioambiental anteriormente esbozada (contaminación, consumo energético, impacto sonoro,...). Además, continuamente la construcción de las actuaciones previstas implica importantes impactos en el medio. Así, y por solo citar las más recientes, destacan: los destrozos de áreas de pinar en la ejecución de la Gran Vía de Hortaleza (Pinar del Rey), en el nuevo acceso de la N-VI hacia Cuatro Caminos como consecuencia del paso subterráneo de Cristo Rey (pinos cercanos a la Escuela de Caminos) y la gran destrucción de áreas arboladas que esta suponiendo la nueva vía que atraviesa la Dehesa de la Villa. Y ultimamente, el anuncio del trazado del cierre del IV cinturón por pleno Monte de El Pardo hace temer un importantísimo impacto, directo e indirecto, de esta vía sobre la zona de más valor ecológico de Madrid.



# LA URGENCIA DE UN CAMBIO DE RUMBO Y LA NECESIDAD DE UN REFERENDUM

La política actual de transportes ha llevado, pues, al colapso de la ciudad, lo que supone miles de horas de nuestra vida perdidas en transportes, con sus secuelas de Stress, agresividad, insolidaridad,... y al deterioro hasta niveles insospechados de la vida urbana, la ciudad y el medio ambiente, como resultado de la invasión de los espacios públicos por el vehículo privado y de los niveles de ruido y de contaminación que provoca el presente modelo de transporte, y en especial el transporte por carretera. A esto se suma la cantidad de muertos y heridos, muchos de ellos inválidos de por vida, que ocasiona el tráfico viario. El incremento continuado del parque de automóviles y las políticas favorables a la utilización del vehículo privado demuestran día a día que no son una salida a la actual situación, sino que agravan aún más el caos circulatorio que nos toca sufrir cada día. **Además, a medio plazo es previsible un recrudecimiento de la crisis energética**, como consecuencia de la vida limitada de las reservas de petróleo (en torno a 50 años), por lo que parece aún más irracional la política que hoy en día se propugna, con el derroche de recursos energéticos y altos costes de todo tipo que implica. Pero esta situación aún resulta más dramática si se observa en un contexto más amplio como es el de los cambios climáticos que están teniendo lugar en el mundo como consecuencia del efecto invernadero, provocado por la concentración en la atmósfera de CO<sub>2</sub>, una de cuyas principales fuentes emisoras es el transporte viario. O la influencia que tienen sobre el desarrollo de la lluvia ácida las emisiones de los vehículos de transporte. En este sentido, diferentes países europeos están acometiendo políticas restrictivas del tráfico viario, tanto con carácter general (p.ej. Suiza) como en las grandes áreas urbanas, con el fin de hacer frente a estos graves problemas (ver Cuadro 1).

Es preciso, pues, poner fin a toda esta locura. Se hace imperativo un cambio de rum-

## Cuadro 1. Medidas restrictivas al uso del vehículo privado en diferentes ciudades

\* MILAN, restricción al tráfico privado en el Centro de la ciudad durante el día, desde las 7.30 a.m. a las 6 p.m. Durante estas horas sólo se permite el acceso al Centro en vehículo privado a los residentes en el Centro y a los que tengan una plaza de aparcamiento en edificio o garaje. El tráfico privado se ha reducido en más de la mitad en dicho ámbito desde que se implantó la medida, el número de pasajeros en transporte colectivo ha crecido, y el número de ciclistas se ha multiplicado por 4 en el Centro.

\* ESTOCOLMO, desde el 1 de enero de este año los vehículos que entran en el Centro tienen que pagar una tasa de 300 coronas (unas 5.000 pts) mensuales. Junto con el pago de la tasa se reparte gratuitamente un pase para el uso del transporte colectivo. A lo largo de los últimos años se han ido introduciendo también medidas como la reducción de aparcamientos en el Centro, la creación de carriles bici y la ampliación del espacio reservado en el viario para el transporte colectivo. Los ingresos que se obtienen por la tasa sirven para financiar el transporte colectivo.

\* ATENAS, los vehículos pueden circular en el Centro un día sí y otro no, dependiendo de si la matrícula es par o impar.

\* MEXICO, los vehículos pueden circular 4 de los 5 días laborables según la terminación de la matrícula (0-1, 2-3, 4-5, 6-7, 8-9), como una forma de intentar reducir la contaminación y la congestión.

\* TURIN, los vehículos pueden circular alternativamente, según la matrícula sea par o impar, en los períodos de intensa contaminación. Las multas que se establecen por incumplimiento son de unas 33.000 pts.

\* OSLO, se establece el pago de un peaje para acceder al interior de un área de 4 a 6 Km de radio en torno al Centro.

\* SINGAPUR, los turistas que penetran en las áreas centrales deben pagar una determinada tasa, salvo si van ocupados por más de 3 personas.

\* BERLIN, en marzo del año pasado entró en el gobierno berlinés un nuevo gobierno "rojo-verde", que ha impulsado una política de transporte restrictiva del uso del vehículo privado, controlando la creación de aparcamientos, recuperando espacio del viario para el transporte colectivo de superficie, actuando decididamente en la ampliación de la ya de por sí importante red de carriles bici y fomentando en general el uso del transporte colectivo.

## Medidas restrictivas aprobadas con carácter general en ciertos países

En Suecia el Parlamento ha aprobado que de 1985 al 95 los NO<sub>x</sub> deben reducirse en un 30% y que las emisiones de CO<sub>2</sub> no deben incrementarse.

En Holanda se va a imponer una tasa para la utilización del vehículo privado en la zona más poblada, el Randstad.

En Suiza se ha aprobado recientemente la denominada Ley del Aire Limpio, que obliga a reducir el tráfico viario con el fin de conseguir para el año 2000 el mismo nivel de emisiones que existía en 1960.

bo. Es por eso por lo que diferentes Sindicatos, Grupos, Asociaciones y Grupos Ecologistas, hemos constituido una **Plataforma pro-Referendum** para proponer a votación por el pueblo de Madrid la Alternativa que defendemos, y como forma de expresar el rechazo al actual estado de cosas creemos que un Referendum de esta naturaleza, aunque sea de carácter informal, puede tener una gran repercusión pública, posibilita abrir un debate sobre la política de transportes y la ciudad en la que trabajamos y vivimos, y puede ayudar decisivamente a ese cambio de rumbo que propugnamos.

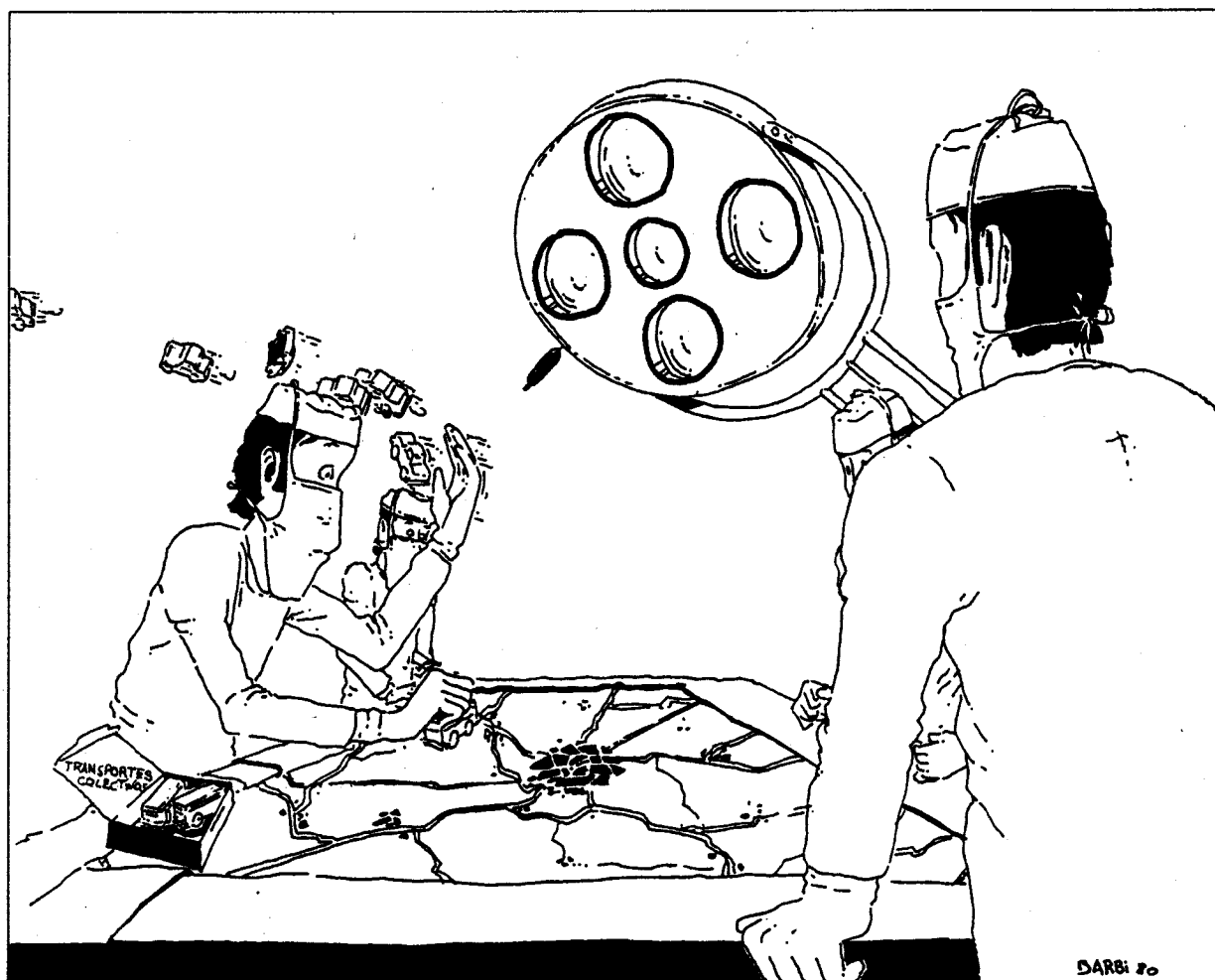
En este sentido es ilustrativo el ejemplo de Milán, donde se llevó a cabo un Referendum de contenido similar, a partir de una campaña de grupos ecologistas y de la izquierda municipal, si bien en este caso tuvo un carácter formal coincidiendo con las elecciones locales. El Referendum se celebró en 1985 y se ganó por el 73% de los votos, y supuso un cambio considerable en la política de transporte, reduciendo el uso del vehículo privado en el Centro, mejorando el nivel de servicio y primando el uso del transporte colectivo, y fomentando, al mismo tiempo, el transporte no motorizado. En el Cuadro 1 se recoge una breve descripción del caso

milanés. De esta forma el Referendum consistirá en una única pregunta, que estará redactada en estos términos:

**¿Es usted partidario de dejar que las cosas, con los planes actualmente en marcha, continúen como están, o bien considera que debería aplicarse otra política de transportes, como es la alternativa que defiende la Plataforma Pro-Referendum, cuyas líneas generales estarían definidas por medidas de restricción para la circulación del vehículo privado en la ciudad, junto a un programa de potenciación del transporte colectivo y del transporte no motorizado (peatonal y bicicleta)?**

A la cual se añadiría una segunda pregunta acerca de si la población desea que se celebre una consulta formal sobre este tema.

Queremos señalar, igualmente, que sólo una fuerte presión popular puede cambiar el actual estado de cosas, pues existen poderosos intereses en juego, y que el Referendum es sólo el instrumento para lograr abrir un debate público sobre el tema y conseguir incrementar la conciencia y la organización social en torno a estas cuestiones.



# LA ALTERNATIVA QUE SE PROPUGNA

## FILOSOFIA QUE PRESIDE LA ALTERNATIVA

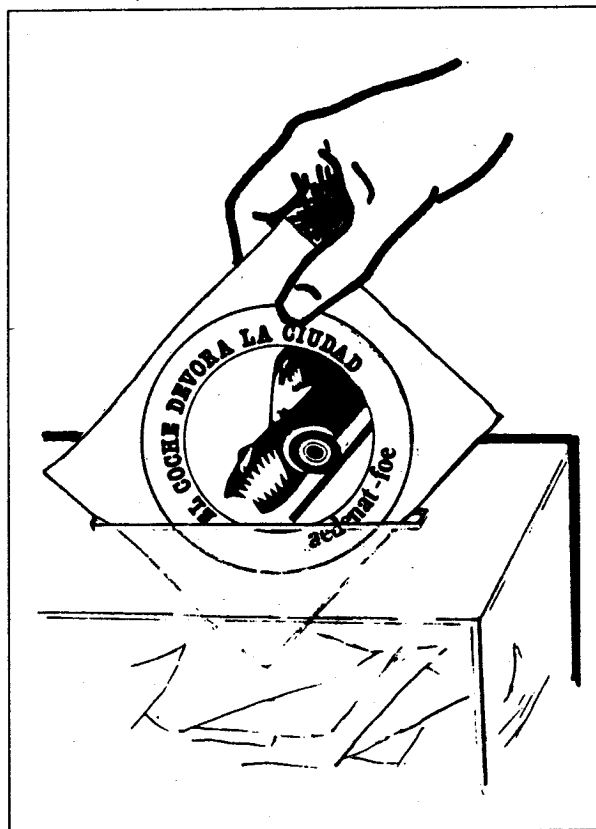
Propiciar la reducción de las necesidades de transporte motorizado mediante un modelo de ciudad más equilibrado, evitando el transporte innecesario. Orientar al máximo la satisfacción de las necesidades de transporte motorizado hacia el transporte colectivo, especialmente aquel menos contaminante y de menor impacto sobre el medio, de menor consumo energético, y que requiera unas menores inversiones en infraestructura y unos reducidos costes de explotación, restringiendo la prioridad dada hasta el momento al vehículo privado. Fomentar que una parte de las necesidades de transporte se puedan resolver de la forma más barata y respetuosa posible con el medio, es decir mediante la potenciación del transporte no motorizado (peatonal y bicicleta). En este sentido se deberá desincentivar un mayor crecimiento de la aglomeración metropolitana madrileña, que lo único que provoca es un incremento de las necesidades de transporte y un alargamiento de los viajes a realizar, lo que dificulta la resolución de los problemas.

## DESARROLLO DE LA ALTERNATIVA

Así pues, y dentro de este marco general, la alternativa de transporte que se propugna consistiría en:

### En el ámbito metropolitano

Freno a la creación de grandes infraestructuras viarias de gran capacidad, que posibilitan un mayor crecimiento del aglomerado metropolitano y que fomentan el uso del vehículo privado, y especialmente paralización de los proyectos que suponen un incremento de la accesibilidad a las Areas Centrales (interior a la M-30) en vehículo privado,



tales como la ampliación de la N-VI o el cierre de la M-40 por el Monte de El Pardo, entre otros, y priorización del uso del transporte colectivo en el viario de acceso a Madrid mediante el establecimiento generalizado de carriles bus. En este ámbito se debería controlar el crecimiento urbano, especialmente aquel de carácter disperso, y actuar potenciando el sistema de transporte ferroviario de carácter suburbano, reforzando y mejorando el servicio de las líneas ya existentes y ampliando el servicio ferroviario a zonas que todavía no disponen del mismo (S. Sebastián de los Reyes, Alcobendas, Arganda, ...), posibilitando el acceso de usuarios con bicicletas fuera de las horas punta. Igualmente, se construirán aparcamientos de disuasión en las estaciones de la red ferroviaria, y se fomentará, asimismo, el acceso de la población a las mismas en medios de transporte no motorizados (bicicleta y peatonal). En cuanto al transporte colectivo de superficie de ámbito metropolitano, se mejorará el nivel de servicio tan deficiente que presenta hoy en día, mejorando y ampliando el parque existente, así como adecuando las condiciones de su funcionamiento a su carácter de servicio público, que entra en contradicción con el carácter privado de dichas explotaciones.

## En el ámbito municipal

**RESTRICCIÓN DEL ACCESO Y USO DEL VEHICULO PRIVADO EN EL INTERIOR DE LA M-30**, aplicando diferentes medidas de restricción según los ámbitos:

\* **Paralización de los planes de construcción de pasos a desnivel en este ámbito**, que además del enorme costo que suponen, no hacen más que trasladar el atasco al siguiente semáforo.

\* **Freno a la creación de más plazas de aparcamiento en esta zona**, y control y reducción a medio plazo de las mismas, rescatando plazas de aparcamiento público para aparcamiento de residentes y recuperando espacios de aparcamiento en las calles para el transporte colectivo, la bicicleta y el peatón. Y en concreto oposición al programa PAR tal y como está concebido, a la ampliación del número de aparcamientos en los edificios de oficinas que se construyen en este área, y a los proyectos de grandes aparcamientos como los de Ventas, Estadio de Manzanares, Bernabeu,...

\* **Establecimiento de fuertes medidas restrictivas en el interior a la M-30**, tal y como ya se ha hecho en otras ciudades (ver cuadro 1). La medida podría ser: la creación de una tasa de acceso al centro, la posibilidad de circular días alternativos, la reducción de la capacidad del viario de acceso al centro, o una combinación de las mismas. La medida a adoptar deberá requerir poca burocracia, ser fácil de llevar a cabo y debe contemplar un trato lo más igualitario posible de la población, posibilitando al mismo tiempo una política redistributiva de rentas. P. ej. si se aplica una tasa, los fondos que se obtuviesen por este concepto estarían destinados a la potenciación del transporte colectivo y al resto de las medidas que se contemplan en esta alternativa.

\* **En las áreas más centrales la restricción al acceso del vehículo privado será aún mayor**, re-

servando vías exclusivas para el transporte colectivo y ampliando las áreas peatonales existentes y potenciando la creación de una red de carriles para bicicletas.

\* **Priorización del transporte colectivo sobre el privado en las principales vías de tráfico**, especialmente en intersecciones mediante semáforos independientes, lo cual se realizará mediante el uso de carril-bus con separadores, según el volumen de tráfico (más de 60 autobuses por hora), y carril bus-taxi en el resto.

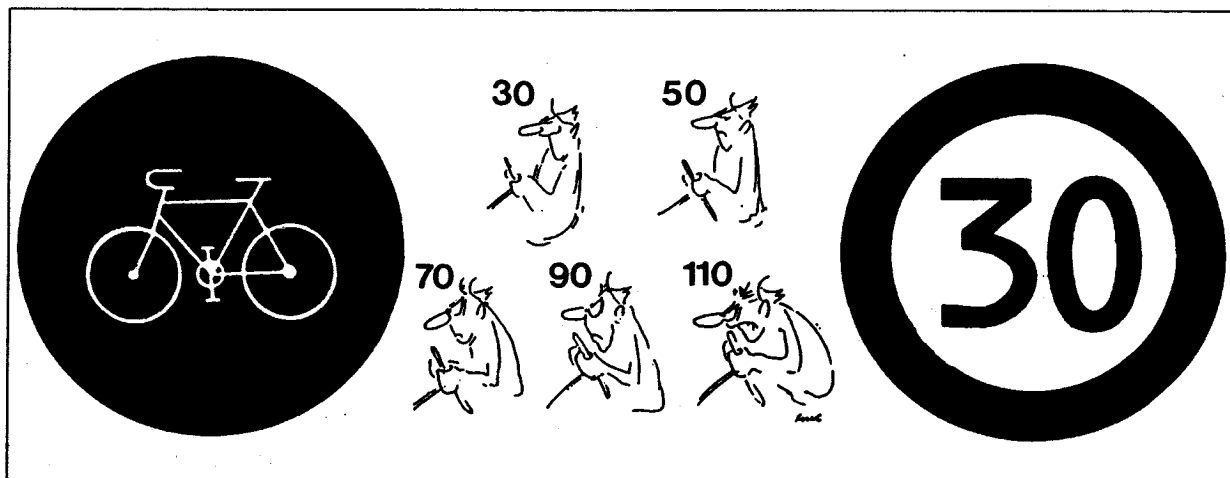
\* **Limitaciones de la velocidad en la M-30 a 70 km/h**, en las principales vías de la ciudad a 50 km/h, y en las denominadas Areas Ambientales, donde se prohibirá el tráfico de paso y la prioridad será siempre para el peatón, a 30 km/h.

Todo esto por supuesto implica la supresión de la actual política de la red RED, que lo único que supone es una mayor facilidad de acceso del vehículo privado a las áreas centrales.

## POTENCIACION DEL TRANSPORTE COLECTIVO

En lo que respecta al **transporte público de superficie se ampliará el servicio existente**, fomentando la sustitución del actual parque de autobuses por material móvil con GLP, lo que reducirá los niveles de contaminación existentes, contemplando la posibilidad de su sustitución por **trolebuses o tranvías a medio plazo**.

En lo que se refiere al **Metro se ampliará selectivamente la red actual** con el fin de mejorar la conectividad de la red y su servicio a áreas infra-dotadas, y se actuara prioritariamente mejorando frecuencias y ampliando el material móvil. Se permitirá, asimismo, el acceso de usuarios con bicicletas a este medio de transporte, fuera de las horas punta. Igualmente, se crearán aparcamientos de disuasión en las estaciones situadas en la periferia.



Se estudiará la posibilidad de ofertar nuevos medios de transporte colectivo, como el denominado Metro ligero, para dar servicio a determinadas áreas infradotadas.

**Se ampliará y mejorará el servicio de transporte colectivo fuera de los horarios de trabajo.**

Establecimiento de un ticket intermodal válido para Metro y EMT.

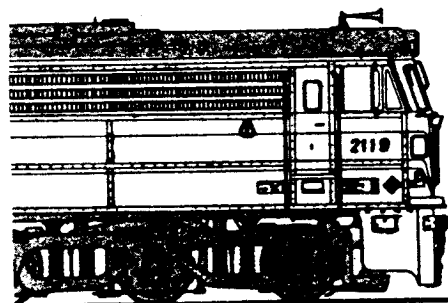
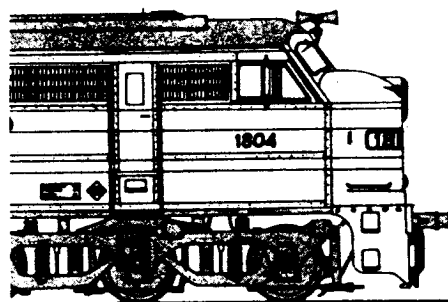
Adaptación del transporte colectivo para el uso de los minusválidos.

**TAXI.** Establecimiento de un área unificada de explotación cuyo ámbito sea toda la Comunidad de Madrid.

### **POTENCIACION DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE NO MOTORIZADOS: PEATONAL Y BICICLETA**

El **peatonal**, fundamentalmente a través del aumento de aceras, itinerarios peatonales, restitución de bulevares, creación de Areas Ambientales y, en definitiva, mediante la recuperación del espacio y ambiente urbano. Y mediante la eliminación de barreras arquitectónicas especialmente para los minusválidos.

La **bicicleta**, a través de creación de una red de carriles bici e itinerarios preferentes para este medio de transporte, así como habilitando aparcamientos, facilitando su uso a través del diseño urbano y la política de tráfico, garantizando la resolución de puntos negros, y posibilitando la utilización conjunta de bici-transporte colectivo, creando accesos y aparcamientos de bicicletas en las estaciones de Metro y Ferrocarril; es importante señalar que, según estudios realizados por COPLACO, del orden de 500.000 viajeros diarios en vehículo privado serían potencialmente trasvasables a la bicicleta en Madrid. Esto no es ciencia-ficción, en gran número de ciudades europeas, el porcentaje de viajes en bici es considerable. En Copenhague, p. ej. más del 20% del conjunto de los viajes en el área metropolitana se realizan en bici, y dispone de una red de carriles bici superior a trescientos kilómetros. La situación es similar en Holanda donde casi el 30% de los desplazamientos se realizan en bicicleta. En la RFA aunque el uso de la bicicleta es algo menor, el 11% de los viajes, se está fomentando decididamente este medio de transporte. A este respecto, cabe señalar que sólo con lo que esta costando el paso subterráneo de Cristo Rey (1.500 millones) se podrían haber construido del orden de 200 kilómetros de carriles bici en Madrid.



### **REDUCCION DEL IMPACTO AMBIENTAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTES**

Además de las medidas ya mencionadas, como supresión de autobuses con Diesel, **se deberá prohibir la venta de gasolina con Plomo**, así como construir barreras acústicas en las principales vías de transporte, y exigir el uso de catalizadores para los vehículos que se matriculen en la provincia.

### **REORIENTACION DE LA POLITICA TARI-FARIA DE LOS TRANSPORTES COLECTIVOS, EN EL SENTIDO DE PROMOCIONAR DICHS MEDIOS Y DE FAVORECER AQUELLOS SECTORES SOCIALES DE RENTAS MAS BAJAS**

Congelación de las tarifas actuales, con el establecimiento de billete reducido para parados, jóvenes y tercera edad. El índice de cobertura (tarifas/gastos) debería reducirse del 65% actual al 50.

Participación en la financiación de los déficits del sistema de transporte colectivo de las empresas (que sobrepasen un cierto tamaño) que se localizan en la ciudad y fundamentalmente en el Centro, que son los principales beneficiarios de la existencia del mismo. Esta medida se esta aplicando en Paris.

**IMPULSION DE CAMPAÑAS DE CONCIENCIACION CIUDADANA EN ESTE TERRITORIO**, a través de programas de educación en escuelas e institutos, programas de T.V. y publicitarios en general. Asimismo, se propondrá la prohibición de los anuncios de automóviles en la T.V., al igual que ya se hace en el caso del tabaco y del alcohol. Hay que resaltar que de los trece mayores anunciantes siete son de marcas de automoviles, que el año pasado gastaron del orden de 30.000 millones de ptas en publicidad.

**AMPLIACION DE LA FISCALIDAD, SOBRE EL VEHICULO PRIVADO Y LA GASOLINA.** Se propondrá al Gobierno de la Nación y a la Comunidad de Madrid, la elevación de la fiscalidad del automóvil y la creación de una tasa regional sobre la gasolina. Los ingresos que se obtuviesen por estas vías se destinarían a la puesta en práctica de la alternativa aquí esbozada. Estas medidas se aplican ya en algunas ciudades de los EE.UU.

#### **EFFECTOS POSITIVOS DIRECTOS E INDIRECTOS DE LA ALTERNATIVA**

Entre estos cabría señalar:

\* **Disminución importante del consumo energético global del sistema de transporte**, debido al freno y disminución de las necesidades en cuanto al mismo (principalmente en lo que se refiere al transporte motorizado), y a la resolución más eficaz de la satisfacción de las necesidades de transporte desde el punto de vista energético.

\* **Disminución de los déficits de los transportes colectivos**, al mejorar las condiciones de fun-

cionamiento (velocidad, regularidad, ...), lo que reducirá los costes de explotación y al incrementar los niveles de utilización, debido al trasvase de demanda hacia estos medios de transporte, como consecuencia de la reducción del tráfico privado. Además, la posible aplicación de medidas como la tasa de acceso al centro y la financiación de los déficits por parte de empresas, permitirá también ahorrar recursos públicos importantes que hoy en día se destinan a paliar dichos déficits, y orientarlos hacia la satisfacción de otras demandas sociales de carácter urgente que siempre quedan marginadas (cobertura de desempleo, tratamiento de drogadictos, salario social,...).

\* **Mejora del entorno vital**, tanto por la disminución de los impactos ambientales (contaminación, ruido, accidentes,...) y del "stress", que provoca el funcionamiento del actual sistema de transporte, como por el efecto positivo de la recuperación del espacio urbano y el que sobre la salud del individuo tendrá la potenciación de los medios de transporte no motorizados (transporte peatonal y en bicicleta), al favorecer esta política el equilibrio físico y personal.

\* **Posibilidad de establecer una política redistributiva de rentas a través de la política de transporte.**

\* **Mejora de las condiciones de transporte para los sectores más débiles de nuestra sociedad**, aquellos no motorizados o que poseen una menor capacidad de acceso al uso del vehículo privado.

\* **Desincentivar el crecimiento de Madrid**, al no concentrar tanta inversión pública en Madrid, ya que la solución que se apunta es más económica, y al hacer más caro la localización de la actividad económica en la capital, con lo que se propiciaría un mayor equilibrio regional.

# DESATASCATE

