

DÑA. CASILDA MÉNDEZ MAGÁN

DIRECTORA DE LA OFICINA DEL
SECRETARIO DE LA JUNTA DE GOBIERNO
AYUNTAMIENTO DE MADRID

C/ Montalbán 1
28014 - Madrid

ALEGACIONES AL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE LA CIUDAD DE MADRID

D. ANGEL LOMAS GARCÍA , con DNI _____ , en calidad de REPRESENTANTE DE LA ASOCIACIÓN DE VECINOS "NUDO SUR" DEL DISTRITO DE ARGANZUELA, inscrita en el Registro de entidades ciudadanas del Ayuntamiento de Madrid con el nº 2133, con domicilio a efecto de notificaciones en la calle _____ , examinado el documento denominado "Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Madrid" (PMUS), en relación al cuya aprobación inicial figura en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid del 3 de julio de 2014

EXPONE

Que existe una clara contradicción entre la gran profusión de datos, referencias a otros planes y reflexiones, realizadas con solvencia por el equipo de técnicos del ayuntamiento, frente a la orientación general del PMUS, así como las tímidas decisiones que plantea para el futuro, contradicción que muestra la falta de voluntad política de abordar una reforma estructural en el ámbito de la movilidad.

Que , a juicio de nuestra asociación, dicho Plan carece de suficiente concreción, y no supone una modificación sustantiva del modelo obsoleto de movilidad de nuestra ciudad que tiene un alto coste ambiental, económico y de calidad de vida en los ciudadanos.

Que, además, plantea unos objetivos claramente insuficientes y unas propuestas de poco impacto en una ciudad que necesita medidas radicales, no ya para afrontar el futuro, sino para acercarse simplemente al presente de la mayoría de ciudades de nuestro entorno, a años luz por delante en materia de movilidad.

Que una parte importante de las medidas que aparecen en el PMUS, o aquellas que ya está tomando en la práctica el ayuntamiento, profundizan en un modelo de desigualdad económica, de género y territorial, penalizando la movilidad de los sectores menos favorecidos económicamente y expulsándoles del centro de la ciudad, así como dificultando las posibilidades de conciliación de la vida laboral/familiar/personal .

Que además es un modelo claramente centralista e insolidario, mucho más preocupado por actuar en el centro de la ciudad, en beneficio del decorado de la gran oferta turística y sede económica de las clases más favorecidas, en lugar de reequilibrar territorialmente la ciudad y plantear medidas que favorezcan una ciudad más humana, eficiente y habitable en todos los ámbitos de la ciudad.

Por todo ello, la Asociación de Vecinos "Nudo Sur" formula las siguientes

ALEGACIONES

1. EN MATERIA MOVILIDAD PEATONAL

Existe una necesidad urgente de tomar medidas concretas en la priorización de la movilidad peatonal frente al tráfico motorizado, en especial, en los barrios atravesados por flujos de tráfico de paso. Es sorprendente que en esta ciudad se continúe "templando" el tráfico peatonal para favorecer al tráfico a motor, que colapsa la ciudad. Un ejemplo: en la Plaza de Italia, en el distrito de Arganzuela, el recorrido que una vecina o vecino tiene que hacer para ir al centro comercial más próximo a hacer la compra diaria desde la calle Anracita convierte un recorrido de 38 metros de distancia en 168 metros y cuatro semáforos. De la misma forma, los semáforos en las Plazas de Legazpi o La Beata dejan a los peatones un tiempo mínimo (insuficiente para personas con movilidad reducida) para favorecer ante todo los flujos de tráfico motorizado que convergen en dichos lugares. Lo mismo se puede decir de aquellos semáforos que dividen en dos tramos de tiempo el paso peatonal.

Por todo ello el PMUS debería especificar medidas para que la prioridad en cada momento sea el peatón, garantizando seguridad, eficiencia en los desplazamientos y tiempos suficientes en los cruces de vías, y no sólo en "zonas de prioridad peatonal" sino también en los barrios de la periferia interior y exterior de la almendra central, quienes son los que más sufren la supeditación de su movilidad a los flujos de tránsito hacia el centro de la ciudad.

Con respecto a la red de itinerarios peatonales: ésta resulta un buen ejemplo del planteamiento centralista de este PMUS, que únicamente contempla medidas para la almendra central olvidando que existen otras muchas más conexiones y necesidades de

permeabilidad peatonal que implican a los barrios y distritos de la "periferia", así como sus conexiones con el centro.

En el PMUS se habla también de la supresión de barreras arquitectónicas y permeabilidad peatonal. Este es un problema básico en la zona sureste de Arganzuela: durante los últimos 10 años se ha construido un nuevo barrio con miles de viviendas nuevas, aisladas por las vías de cercanías y mercancías así como por una mala planificación urbana, sin que el ayuntamiento haya tomado ninguna medida correctora. Resulta sorprendente que en otros ámbitos se detallan indicadores de progreso y en este caso no se plantee ninguno. Por tanto creemos que el PMUS debe recoger medidas concretas para abordar este problema con plazos concretos. Es importante que estas medidas sean acordadas con las entidades vecinales, quienes conocen el terreno desde un punto de vista más "cercano" que los técnicos, para poder trazar actuaciones que sean realmente eficaces a la hora de promover la permeabilidad peatonal entre barrios.

Un aspecto que sí recoge el PMUS es el de mejora de espacios peatonales. Al margen de mejoras de ampliación de las aceras y pavimentado, hay una medida más inmediata que el Plan podría recoger, que es la adecuación de las aceras con un ancho menor al establecido mediante rejas en los alcorques que permitan el tránsito de colectivos con movilidad reducida. Un ejemplo de esta situación, que se da en muchos puntos de Madrid, es el barrio de Los Puertos (Arganzuela): el hecho de que fuera una acción contemplada en el PMUS haría más sencilla la reivindicación ante las Juntas de Distrito y el Área correspondiente, a menudo insensibles a estos problemas.

2. EN MATERIA DE FOMENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Con respecto al transporte público creemos que las medidas en este ámbito son básicas para lograr una reducción significativa del tráfico privado. En este sentido estamos de acuerdo con todas aquellas medidas que supongan ampliación de líneas, creación de nuevos ejes y priorización de las plataformas de transporte público.

Sin embargo, hay que tener en cuenta que los carriles-bus exclusivos en vías rápidas dificultan otro tipo de movilidad que se pretende incentivar, la movilidad ciclista, por lo que hay que ser cuidadoso en qué lugares se implanta y qué medidas se adoptan para garantizar la seguridad de los ciclistas. El PMUS debería plantear mecanismos y criterios para esa toma de decisiones.

Además el PMUS adolece de estudiar otras medidas que podrían complementar la oferta de transporte público como el tranvía. Un ejemplo: la creación de un eje birideccional que una Legazpi con Atocha y el eje de la Castellana debería ser abordado de manera más ambiciosa con la creación de un bulevar con tranvía Legazpi-Atocha-Cibeles-Chamartín, sustituyendo a un parte de los trayectos de la EMT y reduciendo carriles de tráfico, convirtiendo el paseo de Delicias en una zona urbana y no en una autovía de entrada del tráfico rodado a Madrid. Este tipo de actuaciones se han llevado a cabo en Alemania y Centro Europa desde hace más de dos décadas. En los últimos años, el

tranvía y la eliminación de carriles para coches se está llevando a cabo en ciudades francesas (Nantes, Burdeos, Montpellier,...), o en ciudades españolas como Vitoria o Barcelona (hay una propuesta del Ayuntamiento de Barcelona de unir las dos líneas de tranvía por la Diagonal). Es una opción a estudiar siempre que se complemente con una integración segura con el resto de modalidades de transporte (peatonal y ciclista).

Si hablamos de favorecer el transporte público resulta sorprendente que el PMUS no contemple el aspecto social de este tipo de movilidad. Las tarifas actuales, y nada parece indicar que no continuarán subiendo, gravan duramente la movilidad de las familias con menos recursos, especialmente en este contexto de crisis económica. Recientemente una iniciativa ciudadana encabezada por la Plataforma "Madrid en Transporte Público" entregó al Consorcio Regional de Transporte una petición avalada por un gran número de entidades para la creación de un abono social de transporte para desempleados y personas sin recursos. La respuesta del Consorcio fue que existían demasiadas personas en ese perfil para poder financiarlo. El Ayuntamiento, como parte integrante del Consorcio, debería defender no sólo la legitimidad ética de dicho abono social sino también la viabilidad de un descuento en el transporte público a estas personas ya que:

- 1. Las personas destinatarias de este abono son trabajadores en paro **que si poseyeran un abono** más accesible harían más desplazamientos en su búsqueda de futuro económico, con los consiguientes ingresos adicionales para la EMT.*
- 2. La infraestructura actual de la EMT tiene capacidad para afrontar un aumento de viajeros en gran parte de su horario, por lo que podrían ofrecer su transporte a este colectivo, entendiéndose que hay un coste fijo que estamos pagando tanto si es para 1.000.000 como para el hipotético y no real caso de 1.700.000 usuarios. El incremento, por tanto, no es tan significativo.*
- 3. La implantación del abono supone según el consorcio, un aumento oneroso de la subvención al transporte por parte de la administración. En realidad, dicha subvención es dinero público, de los contribuyentes, tanto si provienen de unas fuentes u otras. Es decir tanto si proviene directamente del pago del abono de los usuarios (50%) como de aportaciones de otras administraciones (50% restante) mediante los impuestos que la Comunidad de Madrid recauda. Es preferible hacer un abono social a un precio más económico para facilitar su integración social y la incorporación al mercado de trabajo, aunque sea a un precio por trayecto más económico para el Consorcio. Es el deber de un servicio público gestionado profesional y éticamente.*

Por ello el PMUS debería contemplar este tipo de visión social de la movilidad, que tiene un amplio consenso y que, en definitiva, plantea una visión más solidaria del modelo de transporte, porque se debería apoyar de manera explícita la creación de un abono social de transporte para los colectivos más desfavorecidos económicamente. De la misma

forma hay iniciativas también para la creación de un abono infantil gratuito de transporte, iniciativa que ya está en marcha en otras ciudades y cuyo fundamento se basa en los mismos planteamientos que el abono social.

La defensa que hace el PMUS del transporte público en la ciudad de Madrid casa mal con la política de recortes que estamos sufriendo en la EMT y metro, volviendo a mostrar claramente cuáles son las prioridades reales de la administración. Un aspecto importante para hacer eficaz el transporte público frente al privado es la frecuencia horaria, elemento especialmente castigado por los recientes recortes en la EMT que supuestamente pretenden racionalizar el servicio y optimizar costes. Aunque esto fuera cierto, cada aumento de la frecuencia horaria supone un "hándicap" para los desplazamientos que incluyen uno o más transbordos y que acaban decantando la balanza para el usuario por el transporte privado. Además volvemos a insistir en que hay una dimensión social del transporte público y que no sólo hablamos de eficacia económica en la gestión de líneas sino también de reequilibrio territorial y social, por lo que no se entienden supresiones de líneas en festivos que castigan enormemente a sectores muy concretos de la población, como es el caso de las líneas 156, 22 y E1 en Arganzuela o la eliminación de trayectos nocturnos.

En las acciones destinadas al fomento del transporte público también se puede buscar la implicación del sector privado que el PMUS plantea en su parte final. Medidas como facilitar el coste del transporte público con la venta de entradas de espectáculos, o plantear a las empresas la asunción de parte de los costes de los abonos de transporte de sus trabajadores a cambio de incentivos fiscales son medidas que llevan décadas implementándose en otros países

Por lo que respecta al transporte de cercanías y sin ser competencia directa del consistorio se echan de menos en el PMUS algún tipo de concreción en el impulso a la creación de nuevas paradas contempladas ya en otros planes y que contribuirían sin duda a una mayor flexibilidad de la red de transporte público. Este es el caso de la parada del Planetario en la línea C5 de cercanías (en el distrito de Arganzuela) que, junto con Adelfas y Abroñigal, adecuarían el servicio de tren al desarrollo urbano que ha sufrido esta parte de Madrid.

Tampoco el PMUS contempla ninguna acción concreta para favorecer la conclusión del plan de intercambiadores de transporte de la ciudad de Madrid, mejorando así la intermodalidad. No tiene sentido plantear la importancia de la interconexión de modos de transporte como elemento principal de la movilidad de Madrid y dejar sin completar la red de intercambiadores prevista: a este respecto hay que recordar que el intercambiador de Legazpi tenía prevista su construcción hace cuatro años y es un elemento fundamental en el rediseño de la trama de movilidad del sur de Madrid, además de ser una necesidad ambiental y de reordenación de la zona. Por ello creemos que el PMUS debe delinear actuaciones que garanticen la prioridad de ejecución en fechas próximas del proyecto de intercambiador, presentado ya en el año 2009.

3. EN MATERIA DE MOVILIDAD CICLISTA

Es un hecho que Madrid se incorpora la última entre las grandes ciudades de su entorno al fomento de la movilidad ciclista. Sólo ahora comienza a plantearse el desarrollo de una red ciclista de entidad para el transporte (no para el ocio y deporte) y , lo que es aún más importante, la incorporación de la bicicleta al tráfico rodado en calzadas convencionales.

La implantación, aunque polémica y mal gestionada, de BiciMad supone un avance en este ámbito. Sin embargo vuelve a estar detrás de esta implantación un concepto decorativo de la bici, como instrumento de ocio, al limitar el área de implantación fuera de los nodos importantes de transporte. Resulta inconcebible, si se entiende el sistema público de alquiler de bicicletas como una alternativa a otros medios, que no se haya contemplado en la primera fase de implantación puntos como la Plaza de Legazpi, en donde sería posible, intercambiar el metro y las diferentes modalidades de autobús urbano e interurbano con la bici.

Por tanto, el PMUS debería contemplar la inmediata ampliación de BiciMad a los puntos de intercambio de transporte de Madrid: en nuestro caso, en Arganzuela, estos puntos serían al menos la Plaza de Legazpi y la Estación Sur de Autobuses.

Asimismo, la concepción social de la movilidad a la que aludimos antes y el hecho de valorar realmente la importancia que tiene la bici en la transformación de los flujos de movimiento en la ciudad debería hacer considerar al Ayuntamiento una reducción de los costes para el usuario del sistema público de alquiler de bicicletas, implantando medidas como el coste 0 de los primeros 30 minutos de uso, tal como existe en otras experiencias, tanto españolas como europeas, y que es una petición justificada tanto desde el punto de vista social como de extensión del modelo.

En cuanto a la Red Básica de Vías Ciclistas también el PMUS debe contemplar acciones para hacer posible la movilidad real en bici por la Red Principal de Itinerarios , eliminando puntos negros que obligan al ciclista a invadir espacios peatonales para evitar peligros o desplazamientos ilógicos. Un ejemplo de éstos es el tránsito por la Glorieta de Atocha en cualquiera de los sentidos en el eje Delicias-Recoletos. De nada sirve crear nuevas vías secundarias o señalar ciclo-carriles si en algún momento el ciclista tiene que abordar necesariamente trayectos en los que la densidad, la velocidad del tráfico y su distribución espacial ponen en situación de clara desventaja a la bici. La movilidad ciclista debería ser accesible a todos los sectores de la sociedad y a todas las edades, no sólo a militantes convencidos/as de la bici, dispuestos/as a morir en el intento de circular por Madrid. Por ello, el PMUS debe articular medidas para resolver esas barreras en la movilidad ciclista, en especial en la red principal.

Asimismo, la introducción de nuevo viario ciclista no debería ser en perjuicio del espacio, ya a menudo limitado del peatón, y plagado de obstáculos. Por ello, acciones contempladas en los planes del Ayuntamiento para Arganzuela, como la creación de un carril-bici en el Paseo de Delicias, de Legazpi a Atocha, debe ser realizado en la calzada y

con medidas que garanticen la prioridad de esta modalidad de transporte en su utilización y la seguridad de los ciclistas frente al tráfico a motor.

4. EN MATERIA DE MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO A MOTOR

El PMUS plantea de nuevo un modelo que, si bien en lo teórico defiende un cambio de paradigma, planteando la prioridad de otras modalidades de transporte frente al transporte en vehículos privados a motor, en la práctica busca optimizar la actual red, negándose a regular de manera decidida la única medida realmente efectiva: la limitación del tráfico de vehículos privados a motor.

La reducción prevista para el año 2020 del porcentaje de movilidad en vehículo privado es escasamente de un 6 %, un modesto objetivo para un plan de movilidad sostenible en una ciudad que sufre altos costes económicos, sociales y ambientales por el uso abusivo del tráfico privado.

Uno de los ejes de las políticas sobre el vehículo privado se basa en el estacionamiento regulado, un buen ejemplo de medidas selectivas socialmente, ya que el aumento de los precios de estacionamiento penaliza claramente a las clases económicas con ingresos más bajos. Es un hecho que la disminución del tráfico en la almendra central se debe en parte a esta medida que expulsa a las clases más desfavorecidas dejando más espacio a aquellas a las que afecta menos la subidas de tasas directas. Los nuevos parquímetros profundizan en esta desigualdad en materia de movilidad penalizando no tanto a los vehículos más contaminantes sino al parque móvil más antiguo que suele corresponder con quienes no tienen opción de renovar su vehículo.

Por tanto entendemos que la única forma de abordar un cambio de modelo en materia de movilidad es la limitación estricta del tráfico en la zona central de la ciudad, centro de la mayor parte de flujos diarios de transporte. Esta limitación se basaría en una selección del parque móvil que puede circular en determinadas áreas de la ciudad, sin peajes económicos directos que perjudiquen a una parte de la sociedad más que a otra, basándose en la experiencia previa de los experiencias más efectivas que se están aplicando en otras ciudades europeas. Esta medida incentiva a su vez otras de las propuestas en el PMUS como el fomento de nuevas formas de transporte privado compartido o colaborativo (car-sharing,...) o la priorización de otras modalidades de transporte.

Esta medida debe complementarse con una reducción más radical y ambiciosa de la velocidad de circulación en todo el ámbito urbano, no únicamente en algunas zonas específicas del centro urbano, sumándose a la iniciativa europea "30 Km./h: por unas calles más habitables" para las zonas residenciales así como la reducción máxima propuesta en el PMUS para las vías de acceso rápido a la ciudad.

El objetivo de ambas medidas en desincentivar la utilización del vehículo privado como primera opción en la ciudad y, además, mejorar la eficiencia y velocidad de las otras modalidades de transporte (público y ciclista), haciéndolas más atractivas para el usuario/a.

Esta limitación del vehículo privado así como la reducción de la velocidad de circulación debería tenerse en cuenta a la hora de diseñar el trazado de nuevos viarios en nuevas zonas residenciales, como los propuestos en el Avance del Plan de Urbanismo para el entorno del parque Tierno Galván en Arganzuela, cuyo trazado en ningún caso debe convertirse en alternativa para el acceso

rápido el centro urbano ni basarse en una degradación de las condiciones de zonas verdes y residenciales.

Por último, el compromiso ambiental de un Plan de Movilidad exige que se articulen medidas automáticas de limitación de tráfico siempre que se superen de manera continuada los umbrales de contaminación en un área determinada, no necesariamente en la media de la red, ya que las consecuencias que se derivan de la exposición a los contaminantes son igualmente reales para la población afectada de un área o de toda la ciudad.

5. EN MATERIA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Aunque el PMUS reconoce el valor de la participación ciudadana en el desarrollo del cambio de modelo de movilidad, no articula acciones ni medidas para garantizar la toma de decisiones compartidas, al menos en el ámbito más próximo, de barrio y de distrito. Es un hecho que ya resulta imposible defender la legitimidad de medidas tomadas sin la consulta ciudadana y una participación "en horizontal" y no únicamente sectorial que la sociedad reclama insistentemente para todos los ámbitos de decisión.

De hecho, este PMUS recoge medidas que no vienen de la iniciativa de la Administración sino de los nuevos hábitos de la sociedad actual, más comprometida y activa socialmente.

Es por ello que, entre las medidas para fomentar la participación en este ámbito, creemos que sería necesaria la creación de Mesas de Movilidad en cada distrito con el objetivo de dar capacidad a los ciudadanos en el diseño de medidas para abordar los problemas concretos de movilidad en cada barrio. Son los ciudadanos y ciudadanas, usuarios/as y "sufridores/as" de un modelo deficiente, una parte fundamental del diagnóstico y de las propuestas de solución de los problemas en materia de movilidad. Las mesas deberían articularse en torno a una participación más abierta y menos reglada que los caducos modelos de participación habituales en el Ayuntamiento. Este planteamiento tuvo una breve experiencia en Arganzuela en el año 2007, incorporando a asociaciones vecinales (quienes promovieron la iniciativa), fuerzas políticas, ayuntamiento, técnicos/as de movilidad y ciudadanos/as a título individual. La experiencia fue abortada por el miedo de la propia Junta de Distrito a una participación ciudadana real. El PMUS debería recoger este mecanismo y dotarle de capacidad para influir de manera decisiva en la toma de decisiones en el ámbito de la movilidad de proximidad y del control de las acciones desarrolladas por el ayuntamiento. Ejemplos de este ámbito de decisión sería por ejemplo el caso de la creación de nuevos viarios citados en el apartado anterior (viarios propuestos el Avance del Plan de Urbanismo para el entorno del parque Tierno Galván en Arganzuela), la movilidad peatonal o la optimización de la red viaria para los desplazamientos "locales".

Tampoco parece definirse de manera efectiva la implicación del sector privado en el desarrollo de los nuevos hábitos de movilidad. Resulta sorprendente que haya referencias a los modelos que combinan incentivos fiscales tanto a empresas como trabajadores/as a cambio del fomento y la financiación de modalidades de transporte sostenibles frente al vehículo a motor privado. Estas políticas llevan décadas implementándose en países como Alemania, Holanda, Bélgica y Reino Unido. Aunque puede aducirse que correspondería a políticas de estado, lo cierto es que con la fiscalidad municipal (y autonómica) hay margen suficiente para implementar medidas efectivas para el fomento de modalidades de transporte alternativas al coche.



Asociación de Vecinos NUDO SUR (Madrid)
Apartado de correos: 17066
Teléfono: 692 75 15 40
E-mail: afectados@afectadosnudosur.com
www.afectadosnudosur.com

En consecuencia con lo anteriormente expuesto

SOLICITO

Que dicho Plan sea reelaborado con una participación y plazos más amplios y, en cualquier caso, sean tenidas en cuenta estas alegaciones e incorporadas al próximo Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Madrid.

Lo que suscribo en Madrid, a 25 de julio de 2014



Firmado: ANGEL LOMAS GARCÍA
ASOCIACIÓN DE VECINOS NUDO SUR

CASILDA MÉNDEZ MAGÁN
DIRECTORA DE LA OFICINA DEL SECRETARIO DE LA JUNTA DE GOBIERNO
AYUNTAMIENTO DE MADRID
C/ Montalbán 1
28014 - Madrid