



7º

*Informe del Estado de la Movilidad de la
Ciudad de Madrid 2014*

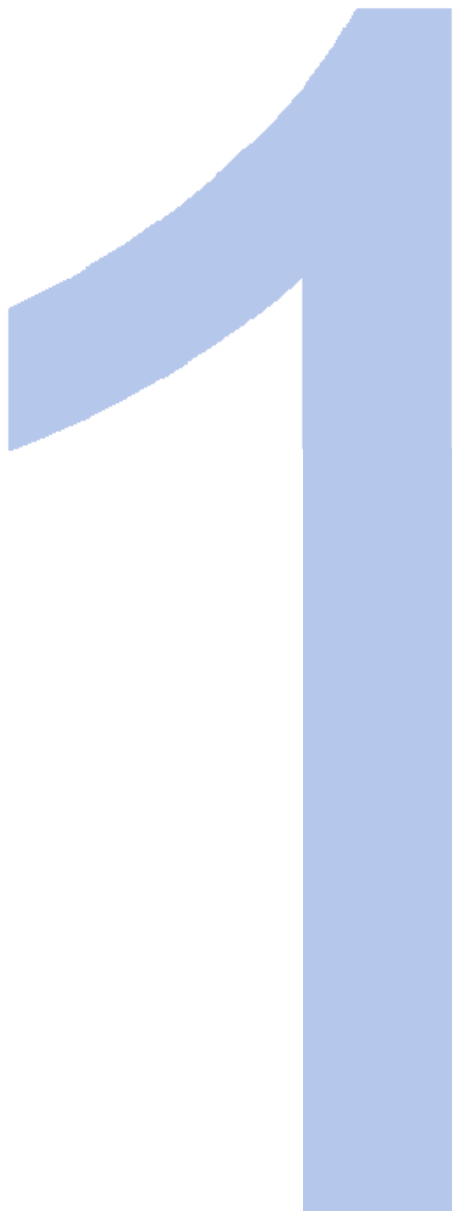
II. La visión de los miembros de la Mesa
Bases de conocimiento compartido

1	Presentación	3
---	--------------	---

2	Análisis de la evolución de la movilidad en la Ciudad y Orientaciones para la acción de futuro. Opinión de los miembros de la Mesa	5
---	--	---

3	Seguimiento de los objetivos sectoriales (estrategias) para la consecución de un sistema de movilidad más sostenible	8
	3.1. Ordenación y regulación de la distribución urbana de mercancías	
	3.2. Regulación de la demanda de movilidad de los vehículos privados	
	3.3. Disminución de la indisciplina viaria	
	3.4. Potenciación de modos más sostenibles (I): promoción del transporte público colectivo.	
	3.5. Potenciación de modos más sostenibles (II): pie y bici	
	3.6. Fomento de hábitos y entornos más seguros	
	3.7. Promover la utilización eficiente del vehículo privado a motor y la disminución de la contaminación	
	3.8. La gobernanza de la movilidad	

4	Personas entrevistadas	41
---	------------------------	----



P
Presentación



El documento que presentamos corresponde al análisis cualitativo de la situación de la movilidad en la ciudad de Madrid (visión de los Agentes), que conforma una parte del **Séptimo Informe del Estado de la Movilidad 2014**. Este informe que elabora desde el año 2007 la Secretaria Técnica de la Mesa de Movilidad de la ciudad de Madrid se completa con el elaboración y el análisis de los indicadores de situación (análisis cuantitativo) trabajados por la Mesa en su etapa constituyente (2006) y completados a lo largo de los ocho años de funcionamiento.

Esta parte del Informe permite aproximarnos a una perspectiva, necesariamente subjetiva, pues proviene de los agentes presente en la Mesa, que, a su vez, son usuarios de la ciudad. Así, vecinos, partidos políticos, sindicatos, organizaciones empresariales, universidades, responsables técnicos, etc., representados en la Mesa, enriquecen el informe de indicadores de la movilidad, complementando y contrastando la visión estrictamente cuantitativa.

En el informe del presente año se incorpora la opinión de los nuevos miembros de la Mesa, asociaciones de usuarios de modos sostenibles y administración pública de carácter metropolitano principalmente.

A estos efectos, la Secretaria Técnica realiza cada año entrevistas individuales con los miembros de la Mesa de Movilidad, estructuradas en base a los objetivos y a las líneas de actuación acordados en la constitución de este órgano de participación municipal y, sin que los entrevistados tuvieran conocimiento de la evolución de los indicadores numéricos.

Así, el documento se inicia con una reflexión-sintética de carácter global -visión general de los agentes- sobre la evolución de la ciudad, y, a continuación, profundiza en las diferentes estrategias-tipo de la gestión de la movilidad, que siguen escrupulosamente las líneas de actuación determinadas en el mencionado proceso constituyente, y, relacionadas con indicadores técnicos específicos. Además, estas líneas estratégicas han sido refrendadas por el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad, recientemente aprobado (4-12-2014). De esta forma, el **IEM cualitativo 2014** recoge aquellas reflexiones que cuentan con un mayor consenso acerca de:

- La evolución de la movilidad en este último año (2014).
- Las orientaciones para la acción que, a la luz de la situación actual, se consideran prioritarias; los retos de futuro.

2

A Análisis de la evolución de la movilidad en la Ciudad y Orientaciones para la acción de futuro. Opinión de los miembros de la Mesa



En el año 2014, en relación a la movilidad de la Ciudad, se pueden destacar tres hitos importantes: la aprobación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), en el que se incluyen indicadores cuantitativos validados por la Mesa, la puesta en marcha del sistema de bicicleta pública con la red de ciclo-carriles asociadas y la implantación del SER inteligente.

En términos generales todas estas actuaciones son valoradas positivamente, principalmente el bicimad a pesar de los problemas de funcionamiento y ya son muchos los miembros que piden aumentar su ámbito. Algún miembro ha indicado que la introducción de este nuevo modo de transporte culmina la diversidad modal, disponiendo los ciudadanos de Madrid de un amplio abanico de posibilidades para desplazarse entre las distintas zonas de la ciudad en un contexto de una movilidad cada vez más diversa.

También se valora positivamente la implantación del SER inteligente por la mayoría de miembros de la Mesa. Se considera un acierto relacionar tarifa con nivel de ocupación y tecnología del vehículo ya que se lanza un mensaje a la ciudadanía de que el pago depende de lo que se contamine y de la saturación del estacionamiento. No obstante, algunos miembros también recalcan la confusión generada en cuanto al cumplimiento de la máxima duración de estacionamiento. En este sentido, son muchos los que han indicado que la ampliación de la máxima duración de estacionamiento ha consolidado unos hábitos que limitan el poder disuasorio de este elemento de regulación y que atacan su esencia. Se apunta que ese ejercicio de pragmatismo puede ser el germen de la obsolescencia del sistema, pues, una vez legalizadas las cuatro horas de estacionamiento permitidas, será muy complicada su reducción. Sin embargo, otros miembros de la mesa opinan, al contrario, que en la práctica se ha producido una disuasión, ya que con la introducción de la botonera han quedado fuera del sistema todos aquellos que anteriormente estacionaban por un periodo superior a las 4 horas, y que el sistema tecnológico anterior no permitía discriminar. Por último, algunos miembros opinan que para evitar el efecto llamada de este tipo de plazas debería aumentarse el número de plazas verdes y reducirse el de azules.

Por lo que se refiere al Plan de Movilidad algún miembro plantea que ha sido conservador en cuanto al alcance de algunos de sus planteamientos. En cualquier caso, se insta a la rápida aplicación de algunas medidas, principalmente en lo relativo a la movilidad peatonal, realización y

desarrollo del Plan Director de Movilidad Peatonal, como en la mejora de la red de transporte público fuera de la M-30, para lo cual se considera indispensable la extensión de la red de carriles-bus actual. Algunos miembros opinan que es precisamente fuera de la M-30 donde se deben concentrar los esfuerzos para disuadir el uso del coche y potenciar la utilización de los modos sostenibles. Por el contrario, se apunta que la Almendra Central se ha convertido en un “parque temático” de la movilidad donde se ha experimentado prácticamente todo (peatonalizaciones, APR, SER, carriles-bus, ciclocarriles, etc).

Muchos miembros opinan también que la movilidad es un fenómeno cada vez más metropolitano, por lo que consideran ineludible y urgente una planificación en este sentido. Así, plantean la elaboración de una ley de movilidad y la realización de un Plan Estratégico de Movilidad Sostenible de la Comunidad de Madrid, aunque desde el Consorcio se apunta que ya existe uno.

Se considera imprescindible que el instrumento de participación y gobernanza que representa la Mesa de Movilidad se debería aprovechar más como órgano de reflexión de las actuaciones que el Ayuntamiento decida implementar. Así la Mesa, a juicio de muchos de sus miembros podría convertirse en un consejo consultivo, debiendo ser informada previamente a la implantación de las medidas. También se apunta la extensión de este órgano de participación o de otros similares a los distritos municipales.

Varios miembros han apuntado la necesidad de utilizar la movilidad como un puntal de la regeneración ética de la sociedad. Así, parece clave la intensificación de la concienciación y explicación de las consecuencias nefastas de una elección modal equivocada o injusta o de un comportamiento no solidario o incívico en la utilización del viario. En este sentido, la Mesa puede jugar un papel crucial como difusor de éste nuevo paradigma de movilidad.

Por último, varios miembros de la Mesa opinan que, a pesar que desde el inicio de la crisis ya se apuntaba que la ciudad debía prepararse para el aumento de movilidad generada por la reactivación económica, las actuaciones llevadas a cabo por el Ayuntamiento para minimizar este impacto han sido escasas. Así, algunos presagian escenarios de reparto modal alejados de las determinaciones previstas en el PMUS, y que provocaran situaciones de congestión y contaminación principalmente a nivel metropolitano.



§ Seguimiento de los objetivos sectoriales (estrategias) para la consecución de un sistema de movilidad más sostenible



Para la consecución de los objetivos perseguidos por el sistema de movilidad de la Ciudad de Madrid, la Mesa de Movilidad ha identificado una serie de estrategias de actuación, contrastadas por su aplicación en otras grandes capitales europeas:

1. Ordenación y regulación de la distribución urbana de mercancías
2. Regulación de la demanda del vehículo privado
3. Disminución de la indisciplina viaria
4. Potenciación de modos más sostenibles (I): promoción del transporte público
5. Potenciación de modos más sostenibles (II): pie y bici
6. Fomento de hábitos y entornos más seguros y accesibles.
7. Diminución de la contaminación generada por los vehículos
8. Participación, concienciación e información

3.1. Ordenación y regulación de la distribución urbana de mercancías.

En términos generales, aún reconociendo la dificultad de intervención, se conviene que quizá sea en este ámbito donde menos se ha avanzado en los últimos años, habiéndose desarrollado muy poco las soluciones planteadas en el taller de carga y descarga realizado en su momento. No hay soluciones mágicas y las que hay son de largo recorrido. Por eso hay que empezar lo antes posible.

Aun así, se distinguen dos ámbitos muy diferenciados: dentro y fuera de la M-30. Mientras en el interior la situación se estima como de “relativamente controlada” al integrarse las zonas de carga y descarga dentro del sistema de vigilancia del SER, fuera de la M-30, se califica la situación como “caótica”, ya que las zonas, a juicio de varios miembros de la Mesa, no se respetan y los distribuidores optan por estacionar sistemáticamente de forma ilegal. Se apunta otro año más que en esta zona de la ciudad el Ayuntamiento ha “tirado la toalla” en relación a la ordenación de la distribución urbana de mercancías.

a) La Distribución Urbana de Mercancías en las APR y el distrito Centro

Se considera que distribución urbana de mercancías en el distrito Centro y especialmente en las Áreas de Prioridad Residencial requiere un tratamiento especial. La superposición de usos, con un claro predominio del peatón y la bici, y la reducida amplitud de los viales hace que la carga y descarga en esta zona de la ciudad sea una actividad compleja y de difícil regulación. Se apunta la realización de un estudio integral y participado en esta zona de la ciudad que considere la multiplicidad de actividades existentes.

b) Medidas para optimizar la Distribución Urbana de Mercancías

Las propuestas planteadas por los miembros de la Mesa para mejorar las condiciones en que se realiza la distribución urbana de mercancías son diversas y ya han sido apuntadas en diversas ocasiones: gestión de horarios, potenciación de la DUM nocturna, adaptación de la tipología de vehículo y franja horaria de actuación según las diferentes zonas de la ciudad, mayor dotación de almacén para algunas actividades, informatización de pedidos, estímulos municipales para lograr un parque de flotas limpias, centros de rotura de carga, codificación de calles, etc. No todos los agentes están de acuerdo con potenciar la distribución nocturna, ya que perturba el descanso de los vecinos y empeora las condiciones laborales de los profesionales de la carga y descarga.

c) La coordinación entre distribuidores y administración

Hay coincidencia general en la urgencia de “disciplinar a los distribuidores” mediante la intensificación del control de la ilegalidad de estacionamiento, principalmente en las horas punta, durante la noche y en zonas peatonales.

En definitiva, se apunta la conveniencia de establecer convenios con los principales distribuidores con objeto de que estos adquieran compromisos de optimización logística, renovación de flota y disciplina viaria.

Los representantes municipales, como contrapartida, podría poner a disposición de los distribuidores la información obtenida con la monitorización de las zonas de carga y descarga (conocimiento del estado de ocupación). Un mejor conocimiento de la demanda evitaría el sobredimensionamiento de espacios y horarios de estas reservas.

d) Los centros de rotura de carga

Del mismo modo, algún miembro señala que no se ha avanzado nada en la habilitación de espacios cerca de la M-30 para la rotura de cargas, a pesar de que es una actuación prevista tanto en el taller de carga y descarga como en el de movilidad eléctrica. Esta actuación permitiría la utilización de vehículos eléctricos para realizar la “última milla”. Se apunta la posibilidad de hacer pruebas piloto (con triciclos eléctricos) en los aparcamientos de rotación del centro de la ciudad y de acuerdo con las empresas del sector.

También se plantea la creación de centros de rotura de carga en la M-40 para aumentar la eficiencia de la distribución urbana de mercancías.

3.1. Ordenación y regulación de la Distribución Urbana de Mercancías

Orientaciones para la acción:

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nueva regulación de la carga y descarga en las zonas peatonales y APR teniendo en cuenta las ampliaciones previstas (horarios, tamaño del vehículo, tipo de combustible, tiempo de permanencia,....). No resolver la carga y descarga de forma sectorial en el Distrito Centro. Modificar la ordenanza pero con criterio.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Establecer mecanismos de seguimiento de las zonas de carga y descarga que permita controlar la indisciplina y también optimizar la logística de reparto al conocer el grado de ocupación de las reservas y gestión de las vías. Optimizar horarios y localización ▪ Definición que se entiende como carga y descarga. Buscar una solución a la carga y descarga particular
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Planificar centros de rotura cerca de la M-30 para posibilitar el reparto eléctrico. ▪ Crear plataformas subterráneas en las zonas más congestionadas, restringiendo la carga y descarga en superficie. Analizar la factibilidad de utilizar aparcamientos a rotación ▪ Fomentar la implantación de centros logísticos entorno a la M-40.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Intensificar el control de la indisciplina vinculada a las operaciones de carga y descarga, principalmente fuera de la M-30.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Impulsar la utilización de vehículos menos contaminantes en la distribución urbana de mercancías. Electrificación. Prueba pilotos de la APR. ▪ Fomentar y regular las cargo-bike
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Continuar con la potenciación de la carga y descarga nocturna minimizando los impactos sobre los residentes.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Obligar a los comercios a que dispongan de más espacio de almacenaje.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Optimización y mejora de los instrumentos logísticos de las empresas distribuidoras.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Establecimientos de convenios con los principales distribuidores que incluyan compromisos de renovación de parque y de disciplina viaria. Campañas de educación vial entre los conductores profesionales
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Establecimiento de sistemas de codificación de la ciudad que optimice el sistema de mensajería.

3.2. Regulación de la demanda de movilidad de los vehículos privados.

3.2.1. La movilidad en coche

a) El SER inteligente

La implantación del **SER inteligente** ha sido una de las medidas principales durante el ejercicio 2014, valorándose positivamente la tarificación en función del nivel de ocupación del estacionamiento y las emisiones contaminantes del vehículo. No obstante, algunos miembros de la Mesa de Movilidad señalan que la idea original del SER se ha desvirtuado, sustancialmente, abriendo la regulación a mayores duraciones de estacionamiento, hasta 4 y 12 horas, según zona. Explican que esa mayor permanencia puede inviabilizar el sistema al reducir notablemente el poder de disuasión del SER, muy saturado ya en el Centro, entre las medias y largas duraciones de estacionamiento. Estos plazos temporales -dicen- no se observan en el centro de ninguna capital europea y menos una desregulación como la emprendida. También comentan que se opone al espíritu del PMUS, reducen la capacidad de servir a motivos de estacionamiento de compras o gestiones, que, o no vendrá o estacionaran en doble fila, y, por último, en las zonas más centrales entran en competencia horaria con los aparcamientos subterráneos.

Otros miembros opinan por el contrario que ha sido un avance, pues anteriormente, por razones tecnológicas, no se respetaba dicha limitación y que, en la práctica, supondrá una mejora en cuanto a disminución de las largas permanencias. Estos miembros opinan que una vez consolidado el cumplimiento en tiempo el sistema se puede modular, abordándose objetivos de mayor rotación mediante tarifa y/o reducción del tiempo de permanencia, o por último la conformación de un sistema de coronas.

Algunos miembros también apuntan que una mayor limitación de la máxima duración de estacionamiento permitiría un ajuste del SER, aumentando las plazas verdes y reduciendo las azules. Así, apuntan, se evitaría un excesivo efecto llamada.

Varios miembros de la Mesa proponen el análisis de la ampliación del SER fuera de la M-30 como instrumento fundamental para fomentar la utilización del transporte público en esta zona de la ciudad, aunque siempre y cuando se articulen alternativas a los ciudadanos afectados (mejora del transporte público, aparcamientos disuasorios, etc.): "restringir el uso del coche sin habilitar alternativas es inequidad social". Así, se considera necesaria la realización de estudios que analicen la problemática de la movilidad en esta zona de la ciudad, ya que las características socioeconómicas y de movilidad varían notablemente en función del barrio.

b) La tasa de congestión

Como el año anterior, algún miembro plantea que se analice incluso la posible implantación de un peaje en las entradas a Madrid, (tasa de congestión) dentro de un marco de revisión global de la fiscalidad sobre el automóvil y teniendo en cuenta criterios medioambientales.

c) Los aparcamientos de residentes y para foráneos

Algunos miembros de la Mesa no entienden el proyecto de privatización de las plazas residenciales del PAR. Aunque los gestores la defienden indicando que con esta medida la Administración municipal deja de subvencionar plazas de aparcamiento, otros miembros creen que es un tema económico y no de movilidad y que lo único que se persigue es liberalizar el subsuelo público. Algún miembro apunta que algunos residentes están revendiendo dichas plazas a empresas, lo que incita al uso del coche en los desplazamientos laborales.

Se recoge un consenso absoluto en continuar con el incremento de las dotaciones de aparcamiento destinadas a residentes. Por el contrario, muchos encuestados opinan que se deben establecer dotaciones máximas de aparcamiento para nuevas actividades terciarias (*"no puede ser que se autoricen edificios de oficinas con más de 2.000 plazas de aparcamiento"*). Es más, se plantea incluso la posibilidad de establecer una tasa por cada plaza de aparcamiento en parkings públicos, de empresa o de administración. Esta tasa podría tener un carácter medioambiental.

d) Las Áreas de Prioridad Residencial (APR)

Sobre los APR algunos miembros indican que se ha sido poco ambicioso ya que de todas las ampliaciones previstas únicamente se ha puesto en marcha la de Ópera y se ha reulado no extendiéndose a Sol. "Se ha comunicado fatal y se ha participado peor".

Algunos encuestados opinan que se han destinado muchos más recursos al control de la infracción (cámaras y semáforos por ejemplo) que a la comunicación. Insisten en que se ha de explicar por qué se hace así y se aportan ejemplos de otras ciudades en que las limitaciones son aún más restrictivas. También se reclama la automatización de las autorizaciones (de oficio o por internet) sin que sea necesario que el usuario realice trámites engorrosos, lo que permitiría una mayor aceptación de la medida.

En cualquier caso, mayoritariamente se indica que es una buena medida y que solventados los problemas técnicos y de comunicación se debería exportar a toda la ciudad y no sólo al Distrito Centro, adaptándose en función del barrio. Se plantea su implantación en los barrios más próximos a la

Almendra Central para evitar los efectos mancha de aceite del SER, o incluso en los Centros Históricos de los distritos.

e) La reducción del espacio destinado al coche

También se apuesta por convertir las carreteras urbanas actuales en calles, evitando el efecto barrera y la degradación paisajística que suponen estas infraestructuras.

Algún miembro apunta que se ha de volver a la ciudad de los barrios, haciendo incómoda la circulación del coche. Así, las medidas restrictivas al uso del automóvil serán mejor valoradas si van acompañadas de una mejora de la calidad de vida del ciudadano. Se plantea la reducción paulatina del espacio que se da al coche en la ciudad destinando carriles de circulación a aceras, carriles-bici o carriles-bus. En este sentido, se propone una jerarquización viaria que permita la creación de supermanzanas o estructuras similares que concentre la circulación de vehículos en pocas calles, destinando prioritariamente el resto a peatones y bicicletas.

También se propone la reducción de la velocidad como un instrumento de disuasión del uso del coche y de seguridad ineludible pues se consigue mejorar la seguridad vial y equiparar la velocidad del transporte público con la del vehículo privado.

f) La movilidad colaborativa

Se apunta, de forma general, la movilidad colaborativa como instrumento a promocionar, principalmente en ámbitos como las zonas de actividad económica, hospitales o universidades. No obstante, son muchas las asociaciones y organismos que apuntan que este tipo de movilidad puede ocultar actividades ilegales y no reguladas en clara competencia con el taxi y con el propio transporte público. Algunos miembros son reacios a este tipo de movilidad ya que al fin y al cabo se está fomentando la movilidad el coche, mientras otros son escépticos sobre su incidencia significativa en la movilidad. "El car-sharing, en los países con más éxito, únicamente supone un 3% del total". Son varios los miembros que apuntan que no se ha de "demonizar" el uso del coche sino por su uso adecuado y por una movilidad inteligente.

Por otro lado, se considera urgente la puesta en marcha de instrumentos de gestión (convenios) donde se comprometan Administración, empresas y sindicatos en orden a impulsar nuevos hábitos de movilidad en el camino al trabajo. Se apunta incluso que la existencia de medidas destinadas a fomentar la movilidad sostenible dentro de las empresas sea valorada positivamente en los concursos públicos.

g) Los aparcamientos disuasorios y los BUS_VAO

En otro orden de cosas, muchos miembros de la Mesa subrayan que buena parte de la movilidad en coche que se registra en la ciudad proviene del exterior del Municipio. Así, manifiestan que sería conveniente crear una red de **aparcamientos disuasorios** y la desincentivación de la accesibilidad del exterior mediante la urbanización o implantación de **bus-VAO** en las calles-carretera interiores a la ciudad, reduciendo así su capacidad como ejes viarios de penetración y mejorando el viaje en bus. Así, en vez de abordar la realización de infraestructuras de alto coste como el bus-VAO de la A6 se sugiere reconvertir uno de los carriles actuales en BUS-VAO. Se apunta que excepto la A5 y prácticamente toda la A1, las carreteras, hasta la M-30 son aún de competencia del Ministerio. Desde la Administración se indica que ya ha comenzado el proceso de licitación para la creación de calzadas laterales en donde se prevé la implantación de carriles-bus.

Por lo que se refiere a los aparcamientos disuasorios hay una opinión mayoritaria de que se deben potenciar principalmente los que están en origen, vinculados a las estaciones de RENFE, favoreciendo a los vehículos de alta ocupación y creando espacios para el park&kiss.

3.2.1. La movilidad en coche Orientaciones para la acción

- Ampliar el SER fuera de la M-30 adaptando la regulación del estacionamiento al escenario específico y previo a la realización de un estudio exhaustivo que analice las problemáticas y plantee alternativas de transporte público y aparcamientos de disuasión.
- Revisar las políticas de máximas duraciones de estacionamiento del SER, según espesores de terciarización.
- Aumentar el número de plazas verdes del SER y disminuir las azules
- Gravar los aparcamientos públicos, de empresa y de administraciones
- Replantear la política de privatización de los aparcamientos de residentes (PAR) para que no se conviertan en aparcamientos de empresa.
- Extensión de las APR, incluso hasta todo el interior de la M-30. Tratamiento integral, incluyendo el transporte público. Analizar su posible aplicación fuera de la M-30
- Realizar y aplicar planes de movilidad en Áreas de Actividad

Económica y Planes del Transporte al Trabajo en grandes empresas. Incorporar criterios de movilidad sostenible en los concursos públicos. Regular la movilidad de los grandes centros escolares privados.

- Descarreterizar los ejes de penetración a Madrid en los tramos urbanos traspasando al Ayuntamiento aquellos tramos que aún son del Ministerio de Fomento.
- Jerarquización urbana y creación de “supermanzanas/Barrios”
- Ampliación del espacio destinado a peatones, bicicletas y transporte público.
- Quitar aparcamiento, carriles de tráfico y giros a la izquierda en las vías principales
- Promover la aproximación de usos para que se reduzca la necesidad de desplazamientos motorizados.
- Definir estándares máximos de aparcamiento en el PGOU
- Apoyar la creación de una red de aparcamientos de disuasión, principalmente en origen, que por localización, oferta y precio incentive el uso del transporte público para acceder al centro de Madrid.
- Más aparcamientos en RENFE, los actuales están saturados
- Realizar campañas de concienciación para impulsar el cambio modal, principalmente en los desplazamientos por motivo trabajo. Replicar experiencias positivas de otras ciudades. Información a conductores sobre el estado del tráfico, antes de salir de casa.
- Información a conductores durante el trayecto mediante los paneles de información variable y fomentar el uso efectivo de aplicaciones móviles para facilitar la intermodalidad hacia el transporte público y la elección más eficiente posible de ruta.
- Analizar la posibilidad de implantar una tasa de congestión en la ciudad de Madrid. Profundizar en las medidas restrictivas de la entrada de vehículos privados en la ciudad en base a criterios medioambientales
- Identificación de todos los vehículos para su posterior tarificación/regulación
- Reducción de la velocidad máxima permitida.
- Garantizar una regularidad mínima en la circulación e informar con suficiente antelación de las incidencias

3.2.2. Motocicleta

La mayoría de los miembros de la Mesa, y especialmente los más relacionados con el sector de la motocicleta, reconocen la labor efectuada en los últimos años por el Ayuntamiento en la promoción de este modo de transporte, viéndose culminada en el PMUS de la ciudad. En él se plantean medidas destinadas a aumentar las plazas de aparcamiento en calzada, líneas de detención adelantada, exención del pago del SER, utilización del carril bus, pintura antideslizante, autorización de paso por los APR, formación, etc.

Por el contrario, desde el sector se valora negativamente que la moto no sea uno de los vehículos autorizados a circular en caso de ser necesario aplicar el Protocolo de medidas por Episodios de Alta contaminación, cuando inicialmente sí que lo estaba.

Por otro lado, se apuntan ámbitos en los que la moto podría tener una mayor presencia como en las áreas de actividad económica. Así, se propone incentivar su uso en los planes de Transporte al Trabajo.

También se proponen medidas de incentivación económica, como la reducción del Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica o el apoyo municipal para la disminución de la tarifa en las radiales de Madrid.

No obstante, existe una elevada preocupación por el aumento de la siniestralidad en moto. Desde el sector se apuntan una serie de medidas para minimizarla: mejora en las infraestructuras, sensibilización a los conductores, concienciación sobre la conducción y acciones de control. Se propone incluso la realización de un Plan de Seguridad Vial destinado a los vehículos de dos ruedas, y en el que se incluya también la seguridad ciclista.

Muchos miembros de la Mesa denuncian que el mayor uso de este modo de transporte lleva aparejado un incremento de víctimas en accidentes de tráfico, por lo que cuestionan algunas de las medidas de promoción planteadas. Incluso algunos opinan que las motos deberían pagar en el SER, ya que, con el sistema de lectura de matrícula, no hay ningún tipo de impedimento. Se opina que incluso contaminan igual que un coche porque se rigen por normas euro menos estrictas, aunque desde el sector se indica que esto no es cierto.

Se incide en la necesidad de cuidar la convivencia con los peatones, principalmente en los estacionamientos. Se considera necesario desplazar de las aceras el aparcamiento de motos a pesar de reducirse uno de los grandes atractivos del modo: desplazamiento puerta a puerta. La localización de estos estacionamientos al inicio y final de la calle aumentaría también la visibilidad en los cruces.

Por último, desde el sector se solicita que el Portal abierto de Datos del Ayuntamiento de Madrid incorpore información actualizada sobre la siniestralidad de los motoristas para que así se puedan, en caso de ser necesario, establecer medidas preventivas.

3.2.2. La movilidad en moto

Orientaciones para la acción

- Mejora en infraestructuras: identificación y análisis de puntos negros, revisar señalizaciones y visibilidad en los cruces, revisión del mobiliario urbano, renovación del asfalto, etc.
- Sensibilización a los conductores: explicar las consecuencias de la falta de atención en los cruces y desobedecer las señales y semáforos, guías de recomendaciones a conductores de otros vehículos y a los motoristas.
- Ampliar las acciones de control: control del uso correcto del casco, control del ITV, control de la indisciplina viaria (velocidad, fotorrojo, etc.)
- Aplicar las medidas previstas en el PMUS: incrementar la oferta de estacionamientos para motocicletas, ampliar la red de zonas ZAM (zonas de adelantamiento de motos), etc. Quitar las motos de las aceras, localizar las reservas en calzada al inicio y al final de la calle para aumentar la visibilidad.
- Incentivar el uso de la motocicleta en las Áreas de Actividad Económica.
- Promoción económica en los peajes de las radiales y el IVTM donde ahora la moto paga igual que el coche.
- Realizar un Plan de Seguridad Vial para vehículos de dos ruedas.
- Realizar campañas para la promoción del uso de la motocicleta.

3.3. Disminución de la indisciplina viaria.

Se constata un consenso total en atribuir la reducción de la indisciplina viaria registrada en los últimos años al aumento de los mecanismos de control y a la crisis económica y demasiado poco a un cambio de mentalidad del ciudadano. “Se ha de generar el cambio cultural antes de actuar sobre la indisciplina viaria”.

En este sentido, se apunta la conveniencia de destinar mayores recursos a la educación vial y a la explicación de las normas. Se sugiere establecer acuerdos de cumplimiento con empresas gestoras de grandes flotas y distribuidores, ya que son grandes “generadoras” de infracciones. Se trata de ir inculcando poco a poco una ética en el comportamiento del ciudadano independientemente del modo de transporte que se utilice. Algunos miembros abundan en este planteamiento: “las leyes de seguridad vial son de las pocas en que se cuestiona su cumplimiento”; “cuando hay un coche en doble fila se ve quien es el dueño de la calle”.

Al igual que en años anteriores se propone incidir mucho más en determinados colectivos y modos de transporte. De esta forma, se considera la necesidad de desarrollar campañas de educación para la tercera edad, ya que conforman el colectivo con más víctimas peatonales, e incidir también en la educación vial de motoristas y ciclistas, modos de transporte frágiles y en crecimiento, por tanto, con un riesgo elevado de victimización. Incluso plantean la necesidad de sancionar con mayor severidad los comportamientos incívicos de peatones, ciclistas y motoristas. No obstante, algún miembro opina que la indisciplina del peatón no es el problema sino las altas velocidades y el número de vehículos motorizados.

Se apuntan dos ámbitos, uno espacial y otro temporal, en los que, por falta de control la indisciplina es mucho más elevada: los distritos situados fuera de la M-30 y el periodo nocturno.

Por último, algunos miembros son especialmente críticos con la tolerancia hacia la indisciplina de estacionamiento en zonas próximas a escuelas e institutos, por la peligrosidad y el mal ejemplo que comporta sobre poblaciones muy sensibles y frágiles. También se expone que los establecimientos de hostelería son uno de los principales focos de indisciplina de estacionamiento en la ciudad de Madrid (“La cultura de los aparcacoches en zonas de ocio es una plaga”)

Se denuncia que no existe suficiente control de la indisciplina de estacionamiento en las arterias principales, y que deberían ser objeto de un mayor seguimiento. En estas vías también se deberían planificar mejor las obras para minimizar el impacto sobre el tráfico.

Hay acuerdo en destacar el efecto positivo que tiene la difusión del uso de la bicicleta como elemento de templado de tráfico. La limitación de la velocidad se considera un elemento clave para disminuir la siniestralidad. Se afirma que la limitación a 30 km/hora de los ciclo-carriles no es efectiva en la práctica, además de la complejidad que supone la gestión de tráfico a dos velocidades.

Muchos miembros indican que los instrumentos tecnológicos permitirían controlar prácticamente todas las situaciones de indisciplina viaria. No obstante, para que sea efectiva y justa ha de alcanzar a todos los usuarios, la notificación ha de ser inmediata y ha de ir acompañada de explicaciones sobre las normativas y las consecuencias de la infracción.

3.3. Disminución de la indisciplina viaria.

Orientaciones para la acción

- Incrementar el control de la indisciplina viaria y especialmente la de aparcamiento en los distritos situados fuera de la M-30, en periodos punta de tráfico y en el periodo nocturno.
- Realizar una gestión de la indisciplina de los ejes principales de tráfico.
- Continuar con las campañas de control, especialmente con elementos tecnológicos (velocidad, alcoholemia, indisciplina de estacionamiento, carril-bus etc.).
- Un nuevo diseño urbano que favorezca el cumplimiento de la normativa
- Terminar con los reductos de impunidad: conductores con residencia en el extranjero o con domicilio dudoso, placas reservadas, diplomáticos...
- Ampliación del uso de la prueba fotográfica en un mayor número de denuncias.
- Reducción del tiempo de notificación de las denuncias.
- Tratamiento especial de multirreincidentes.
- Impulsar campañas de concienciación entre conductores (principalmente en lo relativo a la indisciplina de estacionamiento) y peatones (cruce de pasos de peatones). Explicación pública de las ordenanzas y de su importancia. Comunicación personalizada a los conductores en función de sus propias conductas o riesgos y mayor información sobre las regulaciones municipales de circulación.
- Realizar convenios de colaboración con las empresas de flotas con políticas que permitan disminuir la indisciplina vial.
- Mayor atención a la indisciplina de los ciclistas, peatones y motoristas y en la proximidad de colegios, hospitales, etc.

3.4. Potenciación de modos más sostenibles (I): promoción del transporte público colectivo.

La mayoría de los miembros reconoce que la red de transporte público de la ciudad de Madrid, a pesar de la disminución de oferta registrada en los últimos años, sigue siendo un referente a nivel europeo. La distribución modal es una de las más sostenibles del continente.

Sin embargo, opinan que el retroceso en la oferta de servicio de autobús y metro de años anteriores ha incidido negativamente en el nivel de servicio que se ofrece al usuario y ha causado una disminución de la demanda. De esta manera, aunque reconocen que la crisis económica y otros factores exógenos (menor movilidad asociada a las nuevas tecnologías y la gestión del tiempo) han influido en la disminución del número de viajeros muchos miembros de la Mesa opinan que la mayor parte de este descenso se debe a la reducción del número de km ofrecidos.

De las diferentes propuestas para mejorar la oferta de transporte público se destacan tres: la mejora sustancial de las condiciones funcionales y tarifarias de la intermodalidad, el aumento de la oferta de cercanías y la creación de nuevas relaciones transversales fuera de la M-30.

a) Mejora de la intermodalidad funcional y tarifaria

La opinión generalizada es que queda mucho camino por recorrer para hacer más agradable y fácil la intermodalidad y faltan títulos que la incentiven desde el punto de vista tarifario. Así, se cree que no se ha avanzado suficiente en la creación de un título transporte que facilite la intermodalidad, señalando el escaso éxito de la tarjeta bus-bus. Se apunta que la nueva Tarjeta de Transporte Público (TTP), al ser un soporte con una elevada compatibilidad, facilitará la intermodalidad no sólo en el transporte público sino también con otros modos de transportes (aparcamientos de intercambiadores, car-sharing, sistemas de bicicleta pública, etc.).

En cuanto a nivel funcional, se apunta que también se debe integrar la bicicleta en el sistema de transporte público (ampliación de horario para llevar bicis en metro, regulación en servicios interurbanos, aparcamientos de bicis en estaciones, etc.) y revisar el camino peatonal a las paradas, especialmente complejo y aún peligroso en las periferias urbanas. Se apunta que se deben generar nuevos nodos de centralidad que potencien la actividad en barrios periféricos y descongestionen el centro. Se han de continuar con la eliminación de barreras arquitectónicas y de accesibilidad tanto en estos itinerarios como en accesos a vestíbulos de las estaciones de metro de Madrid.

b) Mejora de las cercanías

Se debe dar más relevancia al tren en una ciudad como Madrid con distancias tan largas. Se cree que para estas distancias es un modo de transporte en tiempo competitivo con el vehículo privado. Algún miembro de la Mesa opina que el Ayuntamiento ha de ser más exigente para que se cumplan los planes ferroviarios aprobados. En este sentido, se comenta el cuello de botella de la infraestructura ferroviaria a su paso por el centro de Madrid que impide técnicamente ampliar la oferta.

c) Mejora del transporte público de superficie, especialmente entre las distintas zonas situadas fuera de la M-30

Se pide la habilitación inmediata de la M-35 de transporte público y una nueva línea circular de superficie que conecte las áreas de intercambio modal situadas fuera de la M-30. Para que estas nuevas relaciones sean competitivas en tiempo se requiere la habilitación de más carriles-bus, y la priorización semafórica, prácticamente inexistente en la actualidad. Algunos miembros apuntan la necesaria reordenación de la red de autobuses con objeto de ser más eficiente y ofrecer un mejor servicio. Dentro de esta reestructuración se apuesta por la creación de corredores de Bus Rapid Transit, especialmente en aquellos corredores de transporte público congestionados como la Castellana o Gran Vía. Así mismo, se propone la creación transporte público directo a hospitales públicos de referencia, la creación de buses de barrio y líneas que conecten los distintos intercambiadores.

Por último se apunta que se debe hacer algún tipo de actuación para que los metros ligeros sean aceptados por la ciudadanía y aumente su nivel de utilización.

c) Sistema tarifario y de financiación del transporte público

Se valora positivamente la congelación de las tarifas en el 2014 y la implantación del abono joven en el 2015. Algún miembro de la Mesa propone también profundizar en la tarificación social con títulos específicos destinados a los parados de larga duración. Incluso se plantea que el SER sufrague una parte del coste del transporte público, incrementando más su tarifa, ya que para algunos desplazamientos, la utilización del vehículo privado es percibida como más económica. En este sentido, son varios los encuestados que manifiestan la necesidad de la sostenibilidad económica del sistema de transporte público.

c) Transporte discrecional

Hay acuerdo en afirmar que se ha sufrido un retroceso por lo que al transporte discrecional escolar, universitario y laboral se refiere, considerándose necesario una tarea de recuperación de esta oferta de transporte colectivo.

e) Información y promoción

Se apunta como muy positivo la creciente utilización de las nuevas tecnologías ITS para obtener información sobre el transporte público, pues es un instrumento fundamental para acercar este modo a la población joven. No obstante, algunos miembros de la Mesa indican que la información que facilitan no es del todo fiable, principalmente por lo que se refiere al autobús y que se tendría que aprovechar para comunicar no sólo tiempos de desplazamientos sino también incidencias.

La práctica totalidad de los miembros consideran indispensable una mayor promoción del transporte público, en todos los medios y aprovechando las redes sociales. Se considera básico acercar el tiempo percibido y el tiempo real en los desplazamientos en transporte público, ya que habitualmente el primero es más elevado, todo lo contrario de lo que ocurre con el vehículo privado, lo que determina que, con tiempos de viajes similares, si se dispone de coche, el usuario opte mayoritariamente por su uso ya que percibe menor tiempo de desplazamiento. Del mismo modo, también se aboga por estrategias de marketing y tarifarias más agresivas para promocionar el transporte público (promociones, campañas, venta directa, etc.) ya que se ha de competir con los importantes recursos que dedica la empresa, del automóvil a publicidad (10 veces mayores como mínimo según algún miembro). También se propone facilitar la adquisición y recarga del abono (internet, cajero de todas las entidades, etc.), lo que puede ser una fórmula para fomentar su adquisición.

f) Taxi

Algunos miembros de la Mesa plantean la ayuda y el fomento al uso del taxi: modulación de precios, posibilidad de un abono social, control de picaresca y lucha contra la competencia ilegal ya que se trata de un medio de transporte más. En este sentido son varios los miembros de la Mesa que opinan que se ha de regular el car-sharing y el car-pooling para evitar competencia desleal. Se considera que debería incentivarse a los Eurotaxis, ya que facilitan la movilidad de las personas con problemas de movilidad reducida y el estudio de un "abono social" para personas mayores. Además, se considera necesario la implantación de mecanismos de gestión que eviten la circulación en vacío, como mínimo en determinadas áreas de la ciudad.

3.4. Promoción del transporte público

Orientaciones para la acción

- Mejorar la intermodalidad, tanto desde un punto de vista funcional (disminución de transbordos, combinación otros modos) como tarifario (disminuir coste de transbordos, extender la aplicabilidad de la TTP).
- Coordinar la política tarifaria del transporte público y del vehículo privado.
- Establecer un nuevo marco de financiación del transporte público.
- Estudiar un abono social para familias en paro.
- Completar la integración tarifaria, incluyendo también la bici
- Mejorar las relaciones transversales en las zonas de la ciudad situadas fuera de la M-30 y también la conectividad con los municipios metropolitanos: Planificación de líneas transversales de autobús segregadas y mejora del servicio ferroviario de cercanías.
- Analizar y convenir con los agentes involucrados soluciones específicas para la movilidad a los polígonos industriales y áreas de actividad económica.
- Optimizar la red de transporte público, principalmente la del autobús, para mejorar su frecuencia. Realización de encuestas y estudios para poder actuar.
- Creación de líneas circulares de barrio
- Analizar medidas para optimizar la red de metros ligeros.
- Incrementar la oferta de carriles-bus, principalmente fuera de la M-30.
- Crear Bus Rapid Transit. Estudiar su implantación en el Paseo de la Castellana
- Garantizar el camino del bus de las interferencias de coches mal estacionados. Suprimir el estacionamiento cuando haya carril-bus.
- Priorizar semafóricamente el autobús.
- Aplicar medidas de potenciación de los servicios discrecionales a centros educativos y de trabajo
- Incentivos a los taxis ecológicos y adaptados. Gestión de los taxis en vacío.
- Abono social para el taxi

- Aumentar la capacidad de RENFE en el centro de Madrid para poder ampliar servicios
- Políticas de marketing directo. Impulsar campañas de concienciación para que los ciudadanos perciban los beneficios del transporte público. Utilización de los medios de comunicación

3.5. Potenciación de modos más sostenibles (II): pie y bici.

3.5.1. Pie

La mayoría de miembros considera prioritaria la realización y desarrollo del Plan Director de Movilidad Peatonal de la ciudad, que deberá ser instrumento fundamental para concretar las actuaciones de mejora de la movilidad peatonal y el espacio público dentro y fuera de la M-30. Varios miembros de la Mesa reclaman más itinerarios peatonales en los barrios fuera del Centro y la promoción del camino escolar. Incluso se apunta la habilitación de calles peatonales en los distritos periféricos de la ciudad o la articulación de corredores urbanos que integran las redes peatonales, ciclistas y de transporte público.

No obstante la mejora de la oferta peatonal no se debe centrar en los ejes principales, siendo varios los miembros que abogan por recuperar los barrios, lo que pasa ineludiblemente por ampliar las aceras y los espacios peatonales, restringiéndose el espacio destinado al coche. "Madrid es una ciudad muy bonita en la que caminar es feo". En definitiva la oferta peatonal ha de facilitar la permeabilidad, ha de cumplir los requisitos de accesibilidad, debe estar libre de obstáculos y se ha de mejorar su calidad (árboles, bancos, etc.).

Por lo que se refiere a los nuevos desarrollos urbanísticos se insta a la creación de espacios compactos y complejos que acorten la longitud de los desplazamientos, y, por tanto, promuevan la movilidad no motorizada y, en definitiva, a destinar la mayor parte del espacio viario al peatón.

Algunos miembros echan a faltar campañas específicas destinadas al peatón, con cierres de calles en sábado y festivos, señalización de las principales rutas peatonales, etc. "Se han de subrayar los beneficios para la salud de la movilidad a pie".

Otro año más se vuelve a insistir en el mal estado de pavimentos y aceras, reclamando una intervención urgente al respecto. Se apunta la peligrosidad del viario en mal estado para la circulación de peatones y bicicletas.

Muchos miembros de la Mesa piden liberar las aceras de motos y de veladores. Se apunta que hay que garantizar que las ampliaciones de acera que se realicen sean efectivamente para el peatón y no para ampliar el espacio disponible de terrazas o de aparcamiento de motos. La existencia de bolardos también dificulta la movilidad de peatones, principalmente en las aceras estrechas.

Por último, aluden a la necesidad de intervenir y regular la fricción peatón-bici, conflicto que irá a más con la expansión del uso de vehículos de dos

ruedas. En este sentido se apunta el creciente conflicto con las bicicletas del bicimad.

3.5.1. Pie

Orientaciones para la acción

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Recuperación de la peatonalidad en los barrios: ampliar aceras y habilitar zonas peatonales e itinerarios eficaces en los distritos periféricos tanto permanentes como durante el fin de semana.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Regular y controlar mejor la fricción peatón-bici.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Desarrollo urbanístico compacto y plurifuncional que permita fomentar la movilidad peatonal.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ampliar el espacio destinado al peatón en los ejes principales. Creación de estructuras continuas que integren todos los modos: Red de corredores urbanos
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mejora de la accesibilidad (rebaje de bordillos, reordenación de bolardos, etc.).
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dar más tiempo de verde al peatón en los semáforos de acuerdo con la nueva normativa autonómica que los regula. ▪ Evitar los alargamientos de los itinerarios peatonales en los cruces.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Regular con criterios claros la ubicación de mobiliario urbano en las zonas peatonales y la autorización de terrazas. Bajar las motos a la calzada. Revisar el acceso peatonal a las paradas y estaciones de transporte público. ▪ Aumentar los árboles y los bancos
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Impulsar la concienciación ciudadana para fomentar la movilidad a pie segura para toda la población. Concienciación. Razones de salud y medioambientales. Foco sobre tiempos empleados en desplazamientos a pie y en bici

3.2.2. Bicicleta

La puesta en servicio de la bicicleta pública ha sido una de las actuaciones más significativas del 2014, valorada positivamente por la mayoría de los miembros de la Mesa, a pesar de que se reconocen importantes problemas de funcionamiento. La buena acogida se reafirma por la demanda inmediata de ampliaciones en número de bicicletas y estaciones. También se apunta la necesidad de crear un sistema de bicicleta pública intermodal, principalmente en las estaciones de tren de fuera de Madrid.

Previa a la implantación de la bicicleta pública eléctrica se han habilitado un importante número de ciclo-calles y ciclo-carriles en el centro de la ciudad, que han sido objeto de críticas por parte de algunos miembros de la Mesa, pues los consideran peligrosos para los ciclistas. Otros señalan como problema la dificultad de comprensión para los conductores. Consideran que es una solución adecuada para calles locales pero no para vías básicas. En las vías principales se debería seguir apostando por los carriles-bici. No obstante, algunos miembros apuntan que los ciclistas deben circular por los carriles conviviendo con el resto de vehículos, debiéndose adaptar los coches a la velocidad de la bicicleta. Desde el sector se aporta un documento destinado a la revisión y mejora de estos ejes ciclistas. Otro de los ejes ciclistas que se plantea revisar es el de Madrid Río, por el importante conflicto que se genera con los peatones.

En cualquier caso, la mayoría de miembros de la Mesa propone seguir con el desarrollo y la habilitación de la red de carriles-bici prevista en el Plan Director de Movilidad Ciclista. Así una red segregada puede ser complementaria de la red ciclo-calles y ciclo-carriles existente. También desde el sector se apunta la necesidad de revisar dicho plan, debiéndose incluir las conexiones con los municipios vecinos.

Desde el sector se apuntan una serie de medidas destinadas a fomentar el uso de la bici en las máximas condiciones de seguridad: circulación en doble sentido en las calles de los APR, en carril-bus descendente, salida anticipada en los semáforo, regulación semafórica que priorice la bicicleta, autorización de la bicicleta en metro y en el bus del aeropuerto, régimen sancionador singular, etc.

Se constata que la implantación del bicimad está repercutiendo negativamente en la movilidad peatonal ("hay que sacar las bicis de las aceras"). Para evitar este mal uso se proponen campañas de educación entre los ciclistas.

Por lo que se refiere al aparcamiento de bicicletas se apunta la necesidad de que institutos, universidades y centros de trabajo dispongan de plazas vigiladas en su interior.

3.5.2. Bicicleta

Orientaciones para la acción

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ampliar el sistema de bicicleta pública (otras zonas y estaciones intermodales). ▪ Que funcione el bicimad ▪ Crear estaciones de bicicleta pública en todas las estaciones de RENFE
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Eliminación de todas las trabas legales al transporte de bicis, carritos y equipajes en el transporte público
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Crear infraestructuras ciclistas que no entren en conflicto con el peatón y que sean seguras
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Revisar los ciclo-carriles realizados (control de la velocidad, continuidad, segregación, etc.) ▪ Revisar el carril-bici de Madrid Río ▪ Mejorar las conexiones ciclistas en los accesos a Madrid
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Otras acciones de promoción: Circulación en doble sentido en las calles de los APR, en carril-bus descendente, salida anticipada en los semáforo, regulación semafórica que priorice la bicicleta, autorización de la bicicleta en metro y en el bus del aeropuerto, régimen sancionador singular
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Impulsar campañas de concienciación para fomentar la movilidad en bici y que su circulación no entre en conflicto con el peatón.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Impulsar y completar el Plan Director de Movilidad Ciclista.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Implantar aparcamientos para bicicletas en el interior de centros educativos y laborales. Que estos aparcamientos no se localicen en las aceras, especialmente los del bicimad
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Establecer la obligación en todos los nuevos edificios de habilitar aparcamientos seguros de bicicletas.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Controles de alcoholemia a los ciclistas por la noche. Mejora del transporte público nocturno.

3.6. Fomento de hábitos y entornos más seguros.

A varios miembros de la Mesa les preocupa la siniestralidad de los vehículos de dos ruedas, tanto de la moto como de la bicicleta y temen que se incremente como consecuencia de un mayor uso de estos frágiles modos de transporte.

Se reconoce la evolución positiva en seguridad vial en los últimos años, aunque se opina que se ha parado y que en los últimos ejercicios no se registran grandes avances. En cierta medida, parece agotado el efecto de las medidas de control tradicionales (alcoholemia, velocidad, etc.).

Por ello, se señala que las medidas no se han de limitar únicamente al control de la infracción sino que se han de acompañar de un espacio urbano más amable y menos “propenso” a la accidentalidad. Así, diversos miembros plantean extender las zonas 30 y zonas 20, mejorar la transición de calles principales a calles secundarias y un diseño urbano menos proclive al exceso de velocidad y con entornos seguros para el ciclista y el peatón. En este sentido se apunta que el diseño viario de los PAU ignora la seguridad viaria. Se debería reestudiar y rediseñar ese viario, concretamente Sanchinarro, Las Tablas, Ensanche de Vallecas, etc. Incluso algún miembro apunta la limitación a 30 km/hora en toda la ciudad, lo que permitiría también la convivencia de las bicicletas con el resto de vehículos.

La mejora del diseño urbano no debería centrarse únicamente en cuestiones estéticas sino también en las funcionales, gestión de tiempos, potencialidad de cada modo de transporte, etc. Así, algún miembro de la Mesa propone una mayor generosidad con el tiempo de semáforo para peatones, especialmente en hospitales y colegios, y en los entornos de áreas comerciales peatonales, aunque suponga una reducción de la capacidad del viario.

También se apuntan nuevas amenazas como son los coches eléctricos e híbridos desde la perspectiva de que no emiten ruidos.

Las medidas coercitivas, dicen varios miembros de la Mesa, se han de combinar con otras de tipo educativo, señalando los procesos de camino escolar como una buena práctica complementaria. Es más, algunos miembros de la Mesa apuntan que la seguridad vial debería formar parte del curriculum escolar.

Estos procesos de concienciación y comunicación se podrían extender a universidades y empresas. Del mismo modo, y a nivel de barrio, se apunta que las OAC pueden desempeñar una gran labor en la mejora de la seguridad vial al ser conocedoras de primera mano de los problemas de accidentalidad de cada uno de los distritos.

Se añade que el envejecimiento de la población comporta nuevos retos para la seguridad vial. La población mayor de 65 años figura en primer lugar en las estadísticas de infracciones cometidas por los peatones en caso de accidente (por su menor capacidad de reacción ante el peligro que ha provocado su infracción). Se plantea reforzar las campañas de formación y sensibilización dirigidas específicamente a estas personas (sesiones de formación dirigidas a centros de mayores; salidas comentadas, como compensación al pago de las denuncias, etc.).

El incremento de las fricciones entre ciclistas-vehículos también requeriría de campañas específicas que advirtieran a los conductores sobre la fragilidad de los vehículos de dos ruedas, tanto bicicletas como motos.

En relación a los motoristas, aunque el uso del casco es prácticamente del 100%, hay muchos que no lo llevan abrochado, por lo que se plantean campañas para incidir en este aspecto.

3.6. Fomento de hábitos y entornos más seguros

Orientaciones para la acción

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">▪ Continuar con los procesos de camino escolar en toda la ciudad y en los institutos |
| <ul style="list-style-type: none">▪ Desarrollar e implantar nuevas zonas 20,30 y elementos de templado de tráfico.▪ Limitar a 30 km/hora todo el interior de la M-30 |
| <ul style="list-style-type: none">▪ Mejora del diseño urbano en general y de los PAU en particular. Menos espacio al coche y más a los medios sostenibles. |
| <ul style="list-style-type: none">▪ Diseñar lo urbano a medida de toda la población, incluyendo niños y personas mayores. Mayor tiempo de verde para el peatón en colegios y hospitales.▪ Mejora de la señalización. |
| <ul style="list-style-type: none">▪ Intensificar las campañas de control (velocidad, drogas y alcohol). |
| <ul style="list-style-type: none">▪ Realización de cursos de seguridad vial en universidades y centros empresariales. |
| <ul style="list-style-type: none">▪ Intensificar la realización de campañas de seguridad vial entre la tercera edad, conductores versus ciclistas y motoristas.▪ Campañas para el uso correcto del casco. |

3.7. Promover la utilización eficiente del vehículo privado a motor y la disminución de la contaminación.

Algunos miembros de la Mesa perciben una menor contaminación que en años anteriores, si bien indican que siguen produciéndose alertas. Como aspectos positivos se destaca la renovación de las flotas municipales y la implantación de catalizadores en los autobuses de la EMT. No obstante, algunos miembros indican que esta renovación se ha parado en los últimos años, lo que hace que la edad de los autobuses sea mucho más elevada. Tampoco se prevé su renovación en un futuro inmediato ante la falta de inversiones previstas.

En general se desconfía de la efectividad sobre el medioambiente de las APR y el SER. Muchos miembros opinan que se ha comunicado poco esa vertiente y que la gente percibe el SER sólo como un elemento recaudatorio. También hay miembros que opinan que la discriminación tarifaria del SER en función de las emisiones contaminantes aún debería ser mayor (“las calles siguen llenas de coches por lo que el poder de disuasión consideran que ha sido mínimo”). En cualquier caso hay un acuerdo mayoritario en que se deben plantear más actuaciones: “no se puede permitir la boina de Madrid”. En este sentido, son muchos los miembros que valoran positivamente el “Protocolo de medidas a adoptar durante episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno”, remarcando que Madrid ha sido una ciudad pionera dentro de España. No obstante se expone que esta medida debe ir acompañada de alternativas de transporte público y una elevada información al ciudadano, tanto en origen (mass media) como en itinerario (señalización variable).

Por otro lado, también se cuestiona alguna de las medidas de ese protocolo. Así, se considera inadecuado que la discriminación sea entre coches pares e impares y no en función de la tecnología del vehículo. Además, se cree que se deberían estudiar instrumentos predictivos que permitiera una implantación progresiva, previas al registro de estos graves fenómenos de contaminación atmosférica.

No obstante son muchos los miembros que opinan que esta actuación únicamente es útil para días muy concretos, pero que es necesario establecer algún tipo de limitación para todo el año que palíe el efecto pernicioso de la continuada inmisión de contaminantes. Así, se apunta impulsar y redefinir la zona de bajas emisiones, aplicándose incluso, si fuera necesaria, una tasa medioambiental. En cualquier caso, independientemente del nivel de contaminación, se considera que lo importante es reducir el número de vehículos que diariamente entran a Madrid. Algún miembro apunta que no únicamente debemos centrarnos en reducir las emisiones de NOx sino también las de gases de efecto invernadero, es decir, ha de haber un planteamiento global.

Algunos miembros valoran positivamente el repunte de venta de automóviles porque puede acelerar el cambio del parque hacia tecnologías menos contaminantes.

También se propone la promoción de cursos de conducción eficiente, principalmente entre los conductores de flotas, actuación que prácticamente ha desaparecido en los últimos años. También se han planteado otras medidas de bajo coste como obligar a parar el motor de los vehículos de flotas o la intensificación de las medidas de control atmosférico.

Por último, son muchos los miembros que apuntan que la mejora tecnológica no se traduce en una mejora de la movilidad ya que el coche seguirá ocupando espacio y habrá congestión; aunque si que puede ayudar a la mejora de la calidad del aire.

3.7. Promover la utilización eficiente del vehículo privado a motor y la disminución de la contaminación

Orientaciones para la acción

- Incentivar la utilización de vehículos menos contaminantes -en el marco de la política general de renovación de flotas- para los servicios de transporte público (autobús y taxi) y de distribución de mercancías.
- Acentuar la discriminación tarifaria en el SER en función del nivel de emisiones.
- Fomentar el aprendizaje de las técnicas de conducción eficiente.
- Mejorar la información pública sobre la problemática medioambiental y su vinculación con el uso del vehículo motorizado en la ciudad: Favorecer un cambio de actitudes y fomentar, en base a más información, una movilidad más responsable.
- Informar sobre las prestaciones de los vehículos menos contaminantes.
- Más estrictos en las inspecciones de ITV y más controles ambientales de los vehículos
- Obligar a la parada del motor cuando el vehículo esté estacionado
- Renovar la flota de autobuses de la EMT
- Modificar o perfeccionar el Protocolo de medidas a adoptar durante episodios de alta contaminación: gestión en función de la tecnología del vehículo, explicar exhaustivamente a la ciudadanía en los medios de comunicación y contemplar alternativas de transporte.
- Impulsar y redefinir la Zona de Bajas Emisiones. Estudio de una tasa ambiental.
- Establecimiento de sistemas de predicción de episodios de mayor o elevada contaminación.

3.8. La gobernanza de la movilidad.

Los nuevos miembros de la Mesa valoran positivamente que este órgano se abra a otras asociaciones y otras administraciones, lamentando que no se haya hecho con anterioridad. Se apunta que además de las funciones actuales podría convertirse en un órgano consultivo e incluso decisorio para todos los proyectos de envergadura, posibilidad ya barajada por algunos de los miembros de asociaciones ya existentes.

Así, no fueron informadas en la Mesa medidas tan importantes como el cambio del SER (ampliación de máxima duración de estacionamiento y tarifas), la implantación de nuevas APRs, la reducción del servicio de la EMT o el Protocolo de Actuación en episodios de alta contaminación. En este sentido, se indica que la falta de comunicación, limita parte del beneficio que se le podría sacar a un instrumento de participación.

Se propone que la nueva ordenanza de movilidad y la posible modificación de la de terrazas y quioscos sea consensuada con los distintos agentes sociales.

Algunos miembros proponen abrir más canales de gobernanza que ayude a la administración a la toma de decisiones. El político es más favorable a la implantación de una medida si la respuesta es positiva por parte de la opinión pública. En este sentido, se apunta la oportunidad de utilizar todos los medios disponibles, redes sociales incluidas, páginas web, etc. para transmitir mensajes importantes a los ciudadanos. No obstante, también se advierte de posibles atomizaciones de los procesos participativos que desvirtúe y convierta en inaplicables las medidas planteadas. A modo de ejemplo aunque se valora positivamente la iniciativa de “Madrid Decide” también se reconoce que se le debe “dar una vuelta” para que sea realmente efectiva. Mientras algunos miembros opinan que se ha de destinar todo el tiempo que sea preciso para participar y consensuar las medidas, otros opinan que ello no debe ser un obstáculo para que se vayan realizando actuaciones.

Por ello, algunos miembros plantean procesos organizados de participación a nivel de Distrito que vehiculen y organicen las aportaciones. Se propone la elaboración de Planes de Movilidad de Distrito que detallen y concreten las medidas necesarias en materia de movilidad.

Muchos miembros de la Mesa echan de menos campañas de concienciación en materia de movilidad sostenible, y resaltan la importancia de proveer de recursos económicos para realizarlas (“el desequilibrio es abismal: 350 Millones de euros anuales en publicidad destinados al coche y sólo 20 millones de euros para modos sostenibles”). También se apunta la necesidad de establecer mecanismos de complicidad con los medios, aunque algunos dudan que sean favorables a adoptar posturas favorables a potenciar la

movilidad sostenible dada la línea editorial de muchos (“no reflejan opinión, generan opinión”).

A nivel de gobernanza se propone el establecimiento de mayores mecanismos de colaboración entre las distintas administraciones: municipal, autonómica y estatal que aborden la gestión integral de la movilidad metropolitana. Existe un vacío legal en lo referente a los desplazamientos intermodales que no sean en Transporte Público. En este sentido, se echa a faltar una ley de movilidad autonómica que regule estos mecanismos y la planificación necesaria, así como un Plan Regional de Movilidad. Algunos miembros municipales han manifestado la opinión de que el Ayuntamiento de Madrid ha de tener más peso en el Consorcio Regional de Transportes.

A nivel municipal también se propone la coordinación entre los distintos departamentos que tienen alguna relación con la movilidad en planificación urbana, participación, gestión del tráfico, etc.

Con relación al PMUS de la ciudad diversos miembros de la Mesa consideran que es un documento válido que en cualquier caso habría que desarrollar mientras otros plantean su revisión. También hay de acuerdo con la diagnosis que en él se expone aunque existen diferentes voces en lo relativo a las medidas planteadas y su profundidad: “se diagnostica y se planifica bien pero se ejecuta mal”.

Debe indicarse que el Observatorio de la Movilidad está realizando un pacto por la movilidad. Una vez planteado invitará a diferentes agentes sociales y grupos políticos por si quieren adherirse a él.

También se apunta la necesidad de clarificar al ciudadano a quien corresponde cada una de las competencias, ya que, a modo de ejemplo, habitualmente se asocia RENFE con ADIF o Ministerio de Fomento con DGT.

3.8. La gobernanza de la movilidad

Orientaciones para la acción

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Comunicación anticipada de las medidas a los miembros de la Mesa de la Movilidad para debatir sobre las actuaciones importantes. Consejo consultivo e incluso decisorio. ▪ Incorporación de la participación a todos los niveles en todos los proyectos
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Realizar un pacto por la Movilidad ▪ Revisar/desarrollar el PMUS
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dar mayor funcionalidad a la Mesa de Movilidad por parte del Ayuntamiento. Expansión a los distritos ▪ Aprobación consensuada y participada de nueva Ordenanza Municipal de Movilidad. ▪ Cambiar la ordenanza de terrazas y quioscos contando con el punto de vista peatonal.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Utilización de las redes sociales. ▪ Incorporar a la Mesa las reflexiones de decide.madrid.es ▪ Coordinación de los diferentes instrumentos de participación
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Realizar campañas de concienciación en materia de movilidad sostenible con especial atención a públicos específicos
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Coordinación de todas las administraciones a nivel metropolitano Profundizar en la coordinación operativa de la movilidad, y en particular del tráfico en Madrid. ▪ Mayor peso del Ayuntamiento de Madrid en el Consorcio Regional de Transportes
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Realización de una Ley de Movilidad ▪ Realización de un plan regional de Movilidad

4

P
Personas
entrevistadas



Institución	Asistente/s principal	Cargo	Otros asistentes
D.G. ECONOMÍA Y SECTOR PÚBLICO	Marta Fernández-Pirla Martínez	Directora General	Bernardino Sanz Carmen Pérez
D.G. POLICÍA MUNICIPAL	Andrés Serrano Sanz	Director General	
D.G. ESTRATEGIA URBANA	Carlos Corral	Subdirector	
D.G. ESPACIO PÚBLICO, OBRAS E INFRAESTRUCTURAS	José Luis Infanzón Priore	Director General	Ana Rosa Llorente
D.G. PARTICIPACIÓN CIUDADANA	Gregorio Planchuela Sainz	Director General	Sandra Delvite Lucrecia Adeva
EMT	Álvaro Fernández Heredia	Director Gerente	
CÁMARA DE COMERCIO	Mariola Olivera	Directora de Desarrollo Empresarial	María Encinas
CEIM	Rafael Barbadillo	Pte Comisión de Transportes y Movilidad	
CCOO MADRID	Raúl Cordero	Secretario de Desarrollo Sostenible y Medio Ambiente	
UGT MADRID	Javier de Lucio	Secretario de Políticas Sectoriales	
FRAVM	M ^a Del Carmen Lostal Paco Caño	Vocal Junta Directiva	
UNIVERSIDAD REY JUAN CARLOS I	Marisa Delgado	Directora cátedra de Ecotransporte, Tecnología y Movilidad	
CONAMA	Gonzalo Echagüe	Presidente Comisión Nacional Medio Ambiente	Marta Seoame
CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES	Antonio García Pastor	Jefe de Área de Estudios y Planificación	
ANFAC	Fernando Acebrón	Director de Asuntos Industriales y de Mercado	
ANESDOR	José María Riaño	Secretario General	Pedro Díez
RACC	Miquel Nadal	Director de la Fundación RACC	
RACE	Tomás Santacecilia	Director de Seguridad Vial	David Fernández
GRUPO MUNICIPAL PSOE	Fernando Mínguez	Asesor técnico	
GRUPO PARTIDO POPULAR	Franciso de Borja Carabante Muntada	Concejal	
GRUPO MUNICIPAL CIUDADANOS	Sergio Barbezo	Concejal	
GRUPO MPAL AHORA MADRID	Antonio Hernández García		

Institución	Asistente/s principal	Cargo	Otros asistentes
ECOLOGISTAS EN ACCIÓN	Francisco Segura y otros miembros de la asociación	Coordinador General	
MADRID EN TRANSPORTE PÚBLICO	Elena Díaz		
REPRESENTANTE MESA DE LA BICICLETA	Juan Merallo Pedro Bazo		
ASOCIACIÓN DE VIANDANTES A PIE	Marcos Montes y otros miembros de la asociación		
ECOMOVILIDAD	Adrián Fernández Samir Awad Núñez		
CONSEJERÍA DE TRANSPORTES, VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS DE LA COMUNIDAD DE MADRID	Margarita Torres		
DGT	Antonio Manuel Carrasco González	Jefe Provincial de Tráfico de Madrid	
MINISTERIO DE FOMENTO	Eladio Lanzas	Jefe Demarcación de Carreteras	
RENFE	Pedro Miguel López Pedro Luis Gómez	Gerente Comercial/Jefe de información y apoyo	