





A pesar de todo, reconoció que se habían conseguido pequeños avances como la existencia de un Plan para los compañeros y compañeras de la Agencia Tributaria y la habilitación, en Albarracín, 33, de unas plazas para el estacionamiento de bicicletas, con posibilidad de usar las duchas.

Defendió la necesidad de favorecer el cambio modal en los desplazamientos, por estar demostrado que las medias mejoran el rendimiento y la productividad y antes de dar paso al primer ponente, esbozó una visión futurista donde la ciudad no tendrá coches.

**Albert Vilallonga (ISTAS), abundó en la necesidad de que fuéramos los trabajadores quienes protagonizáramos el cambio del modelo hegemónico que usa los desplazamientos en coche, dado que nuestra salud queda más o menos afectada e introdujo efectos negativos como el sedentarismo y otros recogidas ya en nuestro nº Especial SEM.**

Su ponencia muestra datos de la encuesta [MOVILIA 2006](#), pues si bien desde entonces no se han producido cambios importantes, ya no se hizo la de 2011, en una falta de interés para conocer la realidad.

Allí vemos que el 30% de los desplazamientos son para ir al trabajo y mayoritariamente en coche y moto, dada la falta de alternativas en tiempo, costes y confort en el transporte público.

Actualmente el desempleo y los incrementos del combustible han contribuido a rebajar ese porcentaje, pero sigue siendo elevado el número de accidentes de tráfico “in itinere” o “en misión”, o sea aquellos producidos en el exterior de las empresas y que por ello reciben poca atención por parte de la mayoría de empresarios, que no invierten en medios para afrontarlos, a pesar de ser considerados riesgos laborales que deben evitarse y evaluarse en el caso de no poder atajarlos, con la adopción de medidas preventivas que antepongan las de carácter colectivo a las individuales, para combatirlos en sus origen.

**ccoovialaytomadrid@gmail.com**  
*Envíanos tus propuestas o consultas*



## RESUMEN DE LA JORNADA

*La Salud (laboral) bajo el tráfico de Madrid*

Por ello desde **CCOO** seguimos situando esta intervención en los centros de trabajo a través de los planes de movilidad y en la negociación colectiva, con la participación de todos los implicados y sin perjuicio de otros concertos. No se trata de un capricho sindical y sí de una herramienta muy útil para reducir los riesgos laborales (tanto en la parte física como psíquica), rebajar la siniestralidad en la empresa, mejorar su balance económico y también la imagen de responsabilidad social corporativa que trasmite a la sociedad.

**Es importante conseguir una oferta adecuada y que los poderes públicos, con el apoyo empresarial privado, cubran los costes de ese servicio, que con mucha probabilidad no será mayor que el precio del espacio público destinado al estacionamiento.**

Establecer esta prioridad se justifica sobre todo en que la principal causa de accidente laboral mortal es el de tráfico in "itínere" y que son muy elevados los costes externos que provoca el transporte privado, aunque sigue siendo necesario garantizar la fluidez del tráfico del automóvil y **nadie pone en cuestión la utilidad del coche, pero hay que conseguir racionalizar su uso y el objetivo principal después de asegurar la accesibilidad es reducir la dependencia del coche.**



Ahora bien, tampoco podemos olvidar que **la movilidad sostenible genera numerosos empleos de calidad, arraigados en el territorio y hay que apostar por ella, pues no estamos para perder oportunidades, ni es una cuestión incompatible con la industria del automóvil, ni con las infraestructuras del transporte, materia de la siguiente ponencia.**

eCCOOvialaytomadrid@gmail.com  
Envíanos tus propuestas o consultas



**Francisco Segura (Ecologistas en Acción)**, nos explicó con absoluta claridad cómo no hay que volver a hacer determinadas políticas, que han condicionado nuestra movilidad afectando además a la calidad de vida de la ciudadanía, sin haber resuelto las dificultades de accesibilidad, mientras seguimos batiendo récord de paro y se nos continúan recortando ayudas y servicios, para enfrentar de forma injusta el déficit presupuestario.

Dividió su intervención en cinco partes cuantificando el despilfarro en el Metro Sur, el Metro Ligero, las radiales de peaje (con menos del 40% del tráfico previsto), etc. De lo positivo destacó los intercambiadores y el carril Bus-Vao, lamentando que en todos estos años no haya ido buena parte de esa dotación económica a la mejora de Cercanías-Renfe y las líneas de autobuses.

Desmontó falsedades respecto al déficit de infraestructuras en España y el interesado mensaje político de que siempre generan beneficios a la sociedad y mostró un círculo vicioso por el cual la duplicación del viario sirvió para espolear la urbanización dispersa de la burbuja inmobiliaria, que a su vez, incrementó el uso del coche superando en sus desplazamientos al transporte público colectivo, que por la crisis ha rebajado su número de usuarios, el doble que el de coches particulares.

**España el país que más gasta en infraestructuras -conforme al P.I.B.- pero está el último (UE-15) en inversiones sociales, sin embargo es en este último apartado donde masivamente nos aplican los recortes.**

En definitiva el desorbitado derroche nos ha dejado deudas como la de la ampliación de la capacidad de la Calle 30, para que circulen 200.000 coches, mientras que **los ciudadanos de Madrid pagan al día 864.000€, con una deuda que llegará hasta el año 2040. Además a las empresas concesionarias de las radiales se les están concediendo créditos participativos (avalados por el Estado y que pagamos se tenga o no coche), por valor de unos 300 millones al año y también se le abonará**

eCCOOvialaytomadrid@gmail.com  
Envíanos tus propuestas o consultas



una compensación por las que percibirán una cantidad como si la ocupación de esos viales llegara al 80%.

Pero el gasto continúa con el “peaje en la sombra” usado para la M-45, que se inauguró en 2002 con un coste de 487 millones€, pagado por las constructoras, a las que la Administración Regional devuelve un importe por cada vehículo que pasa por ellas, así en 2012 de los presupuesto de la Comunidad de Madrid nos gastaremos por ese concepto 82 millones€ y al final por una concesión de 30 años el monto total ascenderá a 1.670 millones€ (más del triple del precio original).

En definitiva esta descapitalización de dinero público, contrasta con los recortes en sanidad, educación, dependencia... Todo para conseguir que cada vez los centros de trabajo se encuentren a mayor distancia (por la especulación urbanística), que los tiempos de desplazamiento hayan aumentado y con ello el gasto del combustible, las emisiones, los accidentes, las alergias, el asma y las enfermedades cardiovasculares, por las nefastas consecuencias de la contaminación atmosférica.

Las  $\frac{3}{4}$  partes de la contaminación viene del tráfico, reduciéndose así en 2 años nuestra esperanza de vida, pero tampoco serán los responsables de esta política quienes paguen la posible sanción (de hasta 500.000€ al día) que llegue desde la Unión Europea por infringir la ley de Calidad del aire.

En definitiva para esta asociación, la solución pasa por disuadir del uso del coche por ejemplo eliminando las plazas azules del SER, estableciendo peajes de acceso al centro de la ciudad, destinando la recaudación a medidas que favorezcan el desplazamiento de proximidad, crear aparcamientos disuasorios, aumentar las zonas de prioridad residencial, hacer cumplir la limitación a 50km/h, reducir viarios y ampliar aceras y carriles bici, establecer una moratoria sobre la construcción de infraestructuras del transporte y empezar a estimular los medios de transporte activos menos contaminantes y colectivos,



desarrollar el Plan Director de la Bicicleta, poner en marcha los Planes de Movilidad Peatonales, segregar del viario los carriles Bus para agilizar su frecuencia, ampliar la oferta de vehículos eléctricos en las flotas de transporte público y crear un Plan de Movilidad Sostenible Regional.

No hay duda de que se requiere un cambio de conciencia y de actitud individual que debe ser respaldada e impulsada con medidas públicas que lógicamente suponen una inversión, pero ya hemos visto que hay dinero y sólo falta cambiar las prioridades de su destino.

En la misma línea **Daniel López (CCOO)**, nos mostró cual era la finalidad del Consorcio de Transportes de Madrid, una autoridad única del transporte público regional cuyo proyecto estratégico se crea en 1986, por el acuerdo de tres AA.PP. (Nacional, Regional y Local), que fue copiado por otras muchas áreas metropolitanas del Estado y que **CCOO** de Madrid defendió desde el primer momento como una iniciativa dinamizadora del empleo y garante del derecho a la movilidad ciudadana.

La Ley de creación le atribuía competencias fundamentales sobre el sistema de transporte público con una amplia participación social, pero en la práctica esto fue frenado en la sucesión de gobiernos.

Su financiación proviene en un 80% de la Comunidad de Madrid, mientras que el Ayuntamiento de Madrid ha cedido su protagonismo (y acciones de METRO) a cambio de disminuir su aportación económica, pero es que además la AGE ha reducido en un 10% su contribución y muchos de los otros municipios tampoco hacen frente a sus obligaciones dinerarias, quedando el resto del coste en manos de los usuarios, a través de la



eCCOOvialaytomadrid@gmail.com  
Envíanos tus propuestas o consultas



adquisición de los títulos de viaje, para afrontar de forma conjunta un presupuesto que en 2012, ronda los 2.300 millones€.

Así, en el mismo año que se inicia la crisis económica se produce una reducción de los usuarios -solo interrumpida por un leve ascenso durante la celebración en agosto de 2011, del JMJ, que permitió a sus peregrinos un uso casi gratuito del transporte público- y este descenso continuado, unido al descenso de fondos públicos ya no es suficiente para enfrentar las necesidades de renovación y mejora de la accesibilidad de las estaciones, ni el mantenimiento de todas las costosas nuevas líneas creadas por medio de un artificio financiero que el equipo de Gallardón denominó empresa MINTRA (Madrid Infraestructuras del Transporte), que se interpuso para solicitar los préstamos imprescindibles en la ejecución de las obras y la compra de trenes, enmascarando así un déficit que la Unión Europea no le consentía a la Comunidad de Madrid.

**De este modo la amortización recae sobre el propio sistema de transporte público y los presupuestos regionales, ya que METRO paga un peaje por el uso de los túneles construidos por MINTRA, también un alquiler por los trenes que ésta adquirió, por el de escaleras mecánicas y hasta por subestaciones eléctricas, a lo que hay que añadir el pago del personal y el beneficio pretendido por los gestores de esa empresa.**

También hay que sumar el coste que suponen las líneas de Metro Ligero y la Línea 9 de Arganda, pues como se pretende garantizar que las concesionarias recuperen lo invertido, la subvención que se paga por viajero supone hasta 5 veces más que el de una línea convencional.

El total conlleva una reducción de inversiones, y el intento de compensación de ingresos vía incremento de tarifas que pagamos los usuarios hasta ser el 43% del coste del sistema, perjudicando a los sectores más afectados por la crisis y a pesar del recorte de los horarios de servicio, del mantenimiento, de la limpieza y de la seguridad.

**ccoo**vialaytomadrid@gmail.com  
Envíanos tus propuestas o consultas



Pero para **CCOO** las alternativas contra ese “déficit” del transporte público -que no se cuestiona sobre el de las carreteras-, pasa por sacar de la partida de gastos todos los alquileres referidos, con lo que se llegaría a una cobertura tarifaria del 53%, pero además se deben desglosar las pérdidas por partidas y empresas como forma de localizar a los responsables de las pérdidas, todo ello unido a un plan de movilidad sostenible regional y estatal, que incentive el uso del transporte público por medio de nuevas vías para su financiación mediante un recargo sobre combustibles, los ingresos del SER, impuestos y peajes al uso del automóvil y tasas municipales por la mejora de la accesibilidad a los desarrollos urbanísticos.

Para finalizar Daniel nos aportó el documento **LO QUE ESCONDE EL DEFICIT DEL TRANSPORTE PÚBLICO** (recogido en el suplemento de esta jornada) y mostró su preocupación ante un rumor ampliamente extendido que de cumplirse supondría la pérdida del Abono Anual de Transporte para todos los empleados públicos del Ayuntamiento de Madrid y de la Comunidad, incrementando las dificultades de financiación del Consorcio Regional de Transportes de Madrid.

Una vez concluida este primer bloque, alcanzamos la pausa para sumarnos a la concentración de protesta por los recortes municipales y posteriormente tomó la palabra **José Cancho** (Responsable de Salud Laboral y Medio Ambiente para la Admon. Local), que hizo un somero recorrido por las escalofriantes cifras de siniestralidad laboral de la Comunidad de Madrid y concretamente refirió las de accidentes por desplazamientos con origen o destino laboral que deberían servir a los dirigentes políticos para enfrentar la situación, especialmente cuando en esta época de recortes, la contaminación atmosférica también supone un ingente gasto sanitario y hospitalario (entre el 1,7 y el 4,7 de nuestro P.I.B.) y es la principal causa de muerte por enfermedad evitable, recordándonos algunas patologías habituales, derivadas del humo de los combustibles y nos emplazó como víctimas, a participar en la solución de un problema que no es ajeno al propio Ayuntamiento y por ello agradeció

**eCCOOvialaytomadrid@gmail.com**  
*Envíanos tus propuestas o consultas*



la intervención siguiente de nuestra compañera del Departamento de Planeamiento Viario.

**Ana Rosa Llorente (Ayuntamiento de Madrid)**, explicó que en la reciente reorganización interna, se ha dotado de gran relevancia al Área de Medio ambiente que asumió entre otras actuaciones las de patrimonio verde, obras de la ciudad y planeamiento viario para alcanzar objetivos comunes en este ámbito.

**Para avanzar en el concepto de sostenibilidad, defendió la necesidad de conseguir un equilibrio entre cuestiones sociales, ecológicas y económicas, por lo que cualquier actuación urbanística debe ser viable, soportable y equitativa.**

Se refirió a la evolución urbanística de las ciudades, que permitió el incremento del uso vehículo privado hasta superar al del transporte público, lo que llevó a un intento de resolver los conflictos de movilidad con la construcción de mayores infraestructuras, que creó un círculo vicioso atrayendo a más vehículos y se acabó teniendo una mayor congestión, perdiendo importancia también los desplazamientos a pie.



**Indicó que en el Ayuntamiento de Madrid se ha realizado un inventario de sustancias existentes en la contaminación del aire y en relación con éste se ha elaborado un Plan de Calidad del Aire 2011-2012 (en la web municipal), para intentar conseguir una moratoria en el cumplimiento de sus objetivos, marcando una estrategia de transformación de la ciudad, que incluye una serie de medidas encaminadas en ese sentido y si bien aceptó que estamos en una posición mala, también reconoció que la**

envíanos tus propuestas o consultas  
ccoo.vialaytomadrid@gmail.com



mejoría se ha notado, aunque en algunas cosas no se trabajó de la manera más adecuada como en la “dieselización” del parque móvil, pero se ha identificado el problema y hay que valorar su difícil solución.

Con carácter general se refirió a las soluciones del urbanismo moderno, como la no “tercialización” del centro de la ciudad, estableciendo una nueva configuración más compacta que ayudará a los propios planes de movilidad urbana sostenible (PMUS), que sin estar regulados ni ser normas de obligado cumplimiento, son un elemento que puede ayudar a la transformación práctica, precisando una implicación de todas las partes afectadas en una conjunción de intereses.

En cualquier caso el Ayuntamiento de Madrid apuesta por hacer planes sectoriales que terminen conformando el general, dada la complicación operativa de la capital. Para ello hay un marco geográfico, otro temporal con actuaciones a corto, medio y largo plazo (2, 4 y 8 años respectivamente) y un enfoque integral.

El primero que se ha hecho en la ciudad corresponde a Ribera del Loira (zona de oficinas), que ha de llevarse a la práctica por medio de una buena gestión, basada en la organización y la información, sin olvidar la potenciación de medios de transporte colectivo, de alta ocupación y los no contaminantes como el alquiler de bicicleta.

Otra cuestión preocupante es la gestión de la carga y descarga y el acceso de vehículos más limpios e intentar anticiparse en el diseño de nuevos núcleos, que permita la optimización de recursos.

También informó sobre la opción que brinda el consistorio a empresas para facilitar el viaje compartido (carpooling) de sus empleados, por medio del proyecto **de A a B** y el impulso que se le está dando al uso de la bicicleta que precisa un cambio de tendencia dados sus beneficios, por medio del convencimiento y la labor pedagógica, pero también teniendo en cuenta que el trasvase modal previsto será lento y que atraiga



mayoritariamente a usuarios del transporte público o a peatones, dado que se usa para trayectos cortos y requiere de la concienciación de la ciudadanía, que debe colaborar activamente en las paulatinas reformas.

Seguidamente intervino **Juan Merallo (Coordinadora ConBici)**, que empezó pidiendo por favor la corrección de un error semántico frecuente, para que no sea el coche en exclusiva quien reciba el apelativo de “vehículo privado”, puesto que la bicicleta también lo es (ver en el suplemento de esta jornada su artículo **¿QUÉ ES UN VEHÍCULO PRIVADO?**) y por supuesto precisa de estímulos para crear nuevos ciclistas urbanos, pero también campañas de dignificación de su uso y acabar con los prejuicios sobre un hábito que es solidario, ecológico, eficaz y saludable.

Lo que está claro es que la promoción de la bicicleta no puede hacerse de una forma efectiva sin disuadir del uso del automóvil y habilitando medidas de calmado de tráfico, pues actualmente requiere del estudio de alternativas para un viaje seguro.



El caso es que los efectos positivos del ejercicio físico cuando se pedalea son conocidos de sobra y está demostrado que mejora las funciones del sistema circulatorio, disminuye la presión arterial, aumenta la capacidad pulmonar, previene el dolor de espalda, previene las articulaciones aumentando la densidad ósea, favorece el tono muscular, controla y equilibra el peso corporal, influye positivamente el sistema inmunológico y reduce los trastornos psicológicos. Un estudio de Copenhague ha reconocido que **en el colectivo de las personas que se desplazan en**



bicicleta hay un 40% menos de muertes y por tanto contribuyen al descenso del gasto sanitario.

Por ello es rentable promover los medios de transporte menos contaminantes y éste en particular, pues además mejora la calidad del aire urbano incluida la contaminación acústica, reduce la velocidad de impacto de los accidentes viales, la ocupación del espacio público y tiene una eficiencia energética muy elevada en comparación con los demás medios de transporte sobre ruedas, pero es que también su ligereza y versatilidad permite hacer desplazamientos urbanos de una forma rápida, pudiendo atravesar parques y aprovechar la posibilidad de hacer andando cambios de sentido o de combinarla con otros medios.

**Sorprende conocer que:**

- **La velocidad media para trayectos automovilísticos en España es de 33km/h y en Madrid de 13km/h.**
- **El 75% de los desplazamientos internos en Madrid, recorren menos de 3 km y el 30% no llega a 1 km.**

Son distancias y tiempos perfectamente asumibles en bicicleta y sería deseable que al menos un tercio de los desplazamientos en coche se trasladaran a éstas, sin embargo aún continúan sirviendo de excusas cuestiones como el calor, el frío, el cansancio, las cuestas, la contaminación (que en el habitáculo del coche es más directa y concentrada), pero en cualquier caso las Administraciones no deben olvidar que en nuestro país la crisis aumentó el número de ciclistas y por tanto deben atender la demanda de desplazamiento de estos ciudadanos, que han elegido ese medio de transporte por necesidad y no por capricho.

Estamos ante un asunto de igualdad social y de educación pública, con enormes ventajas colectivas que es olvidado continuamente cuando nuestros políticos deciden las inversiones en infraestructura y siempre



apuestan por favorecer el medio de transporte más insostenible. **En 2010, España tenía 22,9 km de autovías/autopistas por cada 100.000 habitantes, mientras que Alemania disponía de 14,3 km.**

También la concienciación social fue abordada **por Ana Galán (STOP Accidentes)**, que nos agradeció la invitación a esta jornada importantísima para una asociación de víctimas, que entiende la **seguridad vial como una responsabilidad colectiva, por lo que se precisa llamar la atención de la opinión pública y de las clases política y judicial para luchar contra la violencia vial o violencia en el tráfico de cada día.**

Por ello impulsan actuaciones para conseguir el cambio cultural hacia una movilidad sostenible y segura y reivindican el derecho de las víctimas, que se oculta a la mayoría (si bien en su web hay una guía al respecto) y en el análisis de la realidad, **detectan un problema importante de convivencia entre conductores de vehículos a motor y el resto, con una clara competencia por el uso del espacio público, que en el entorno urbano ha supuesto la invasión de los coches, por lo que aumenta la inseguridad vial y la siniestralidad.**

La cotidianidad permite comprobar que en las ciudades se ha generalizado la ampliación de los anchos de calzada, sin isletas centrales para los peatones, la obstaculización de la visibilidad e incluso de la señalización, la falta de respeto en la preferencia de paso de los peatones, la insolidaridad de los conductores con los demás usuarios, la ocupación ilegal de reservados para minusválidos, la indisciplina en el estacionamiento y la invasión de aceras por algunos ciclistas que huyen de





la calzada. Por todo ello **se cuestiona si realmente son seguras nuestras ciudades...**

Para conseguir ese fin, plantea una reforma del diseño urbano, que debe lograr un tratamiento del espacio público claro para todos los usuarios, convirtiéndose la seguridad vial en una prioridad política fundamental, como se vio tras las exitosas medidas de la anterior D.G.T. que lograron el descenso de fallecidos, pero no hay que descuidarse porque en Madrid, de las 23 víctimas mortales de 2010, la mayoría fueron peatones que pertenecen al colectivo más vulnerable y sufren la falta de planes de movilidad sostenible y segura.

Estos hechos aportan consistencia a estudios recientes como el de la Fundación RACC, que recoge datos preocupantes como que **el 22,3% de los entrevistados admiten cruzar las vías urbanas por pasos no habilitados**, (si extrapolamos esa cifra a la población nacional resulta que 7 millones de personas tienen alta probabilidad de sufrir un accidente en el ámbito urbano), pero es que **el 16% de los conductores también reconoce no respetar los límites de velocidad de la ciudad.**

También insistió en que le 33% (1 de cada 3) de los accidentes laborales fue de tráfico por lo que como dice la campaña de la DGT **“la seguridad en el trabajo comienza al salir de casa”** y por tanto es necesaria la implicación de trabajadores, empresas y administración, que deben hacer realidad tantos **consejos que ya sabemos como los de evitar trayectos rutinarios, prisas e incluso el uso de dispositivos de “manos libres” para las conversaciones telefónicas (a partir de los 90 segundos se dejan de percibir el 40% de las señales) y desde luego, trasladar ejemplo y buenos prácticas a los más jóvenes, empezando por la forma de ir al colegio, transmitiéndoles la naturalidad de ir andando o en bicicleta.**

Respecto a los planes de movilidad urbana sostenible Madrid está a la cola de la lista de ciudades que los llevan a cabo y aunque hay buenas intenciones, la capital está pensada para el coche y se ha potenciado

envíanos tus propuestas o consultas  
ccoo.vialaytomadrid@gmail.com



muchísimo ese tipo de desplazamiento en la Comunidad, por medio de la construcción de carreteras. Pero **cualquiera de estos planes debe ser ecológico, seguro, universal, saludable y competitivo, bajo la concepción del derecho de la ciudadanía a moverse en unas condiciones adecuadas con el mínimo impacto ambiental** y cuando en los años noventa se defendía en Europa este criterio, aquí en España crecía el parque automovilístico y sus consecuencias, yendo en la dirección contraria a la que trabajan aunando esfuerzos, organismos internacionales como la OIT, la ONU y la OCDE.

Defendió también el cambio en el diseño de los desarrollos urbanísticos, con una jerarquización de las vías públicas, que permita la coexistencia de todos los usuarios, garantizando la conectividad de las distintas zonas de la ciudad con unas vías principales para el tráfico rodado (con límites de velocidad ajustados a 50 km/h) y unas imprescindibles calles secundarias de "Zonas 30", donde lo prioritario sea el peatón y la convivencia.

No se puede olvidar que la reducción de la velocidad de los vehículos mejora la calidad de vida de los residentes por el descenso del ruido y humos, pero no basta con la señalización y se precisa revestir el entorno de un aspecto de área saludable, con plantación de arbolado (sin afectar a la visibilidad), la reducción de barreras arquitectónicas, medidas de calmado de tráfico y vigilancia policial para hacer respetar las normas de circulación y estacionamiento, por lo que solicitó la colaboración de la policía municipal y de los agentes de movilidad, como principales actores en la regulación y ordenación del tráfico.

En definitiva se trata de hacer una ciudad amable y segura para los niños, porque así lo será para todos y desde su asociación, entienden que la educación vial sirve para construir una sociedad libre y medioambientalmente sostenible. Para ello encuadran sus propuestas en tres grandes conceptos como son prevenir, educar y ayudar, precisándose la creación de un observatorio de la seguridad vial, que investigue y

**ccoo**vialaytomadrid@gmail.com  
Envíanos tus propuestas o consultas



evalúe los actos y hechos vinculados con el uso de vías públicas, los transportes, la estructura vial, la circulación y el medio ambiente.

Concluyó con la invitación para que visitemos su web, donde conoceremos mejor sus actividades (congresos, concursos, jornadas, etc) y recordó que el tercer domingo de noviembre se conmemora el Día Mundial de las Víctimas por Accidente de Tráfico, cita que debe incitarnos a seguir trabajando para conseguir que no haya ninguna más.

Para finalizar la intervención de los ponentes, Pilar Vega (**Viandantes a Pie**), compartió su visión -que debería ser la más extendida puesto que todos somos peatones- empezando por explicar que su asociación surgió en 1995, con la intención de agrupar un amplio tejido social de organizaciones y recoger sus reivindicaciones para reequilibrar el espacio público, recuperándolo para los peatones, pero las redes de barrios y pueblos aún no ha surgido los efectos deseados, si bien se ha creado una Federación de grupos peatonales que sí están activos.

Las bases principales están en el manifiesto de la Carta Europea de los Derechos del Peatón (octubre de 1988), suscrito por el Ayuntamiento de Madrid, que lentamente encamina sus actuaciones a mejorar la movilidad de los turistas.

Nos comentó la existencia de su boletín, de guías relacionadas con el estacionamiento y la movilidad, de campañas reivindicativas y de protestas, pero también de recogida de problemas vecinales para desde su condición de urbanistas, proponen proyectos de micro políticas peatonales, por medio de supuestos virtuales comparados con imágenes de la situación actual.

También abogan por la implantación de nuevas fuentes de agua potable y por enfrentar el sedentarismo, que denominó “epidemia silenciosa”, puesto que 7 de cada 10 personas se pasan la vida sentadas durante un alto porcentaje de la jornada.



Desgraciadamente la población cada vez está más predispuesta a la motorización y si en los años 80 solo el 26% tenía permiso de conducir, actualmente casi todos los adultos en edad activa lo tienen.

Eso también ha provocado la **modificación del comportamiento modal, perdiéndose los beneficios de caminar que además de ahorrar energía como alternativa al transporte y de reducir la contaminación, favorece el conocimiento del entorno, las relaciones sociales, mejora la condición física, incrementa la confianza, el vigor y el control del peso, aumenta la esperanza de vida, evita la diabetes, el cáncer intestinal, la hipertensión arterial y enfermedades coronarias**, siendo muy fácil y barato acometer el paseo en cualquier momento del día y época del año, con un riesgo muy bajo de lesiones y sin necesidad de material deportivo específico.



Como vemos es importante reflexionar sobre nuestras costumbres puesto que la velocidad peatonal mínima es de 2,7 km/hora (personas mayores) y la máxima es 6,3 km/h (joven deportista), por tanto la media que es de 4,5 km/h, supera en mucho a las de un atasco de coches.

Pero para no terminar disuadiendo al peatón también hay que abordar factores como la edad de la población, su salud y condición física, los hábitos culturales, la sociabilidad, la situación geográfica y orográfica (en las pendientes de más del 10% la velocidad decrece un 12,5%), el clima, las barreras naturales y arquitectónicas (como infraestructuras para coches o puertas por las que pasan entre 40 y 60 peatones al minuto, reduciéndose la cifra a 15 ó 20 en los torniquetes y canceladoras de billetes), el atractivo del espacio, la seguridad, el alumbrado, el mantenimiento de las aceras y caminos, la disciplina del estacionamiento,

**ccoovialaytomadrid@gmail.com**  
*Envíanos tus propuestas o consultas*



el motivo del desplazamiento y las distancias, que no deben superar los 250 m entre paradas.

Otras cuestiones ya tratadas que afectan también a nuestros hábitos son la segregación del territorio y la cultura del motor, que paradójicamente se incluye en la información deportiva y es retransmitida por los medios de forma continuada, gracias a grandes inversiones y publicidad de las empresas de automoción, cuyos mensajes van calando en la educación de los niños, que desde bien pronto sueñan con tener un coche para correr.

A pesar de todo ello se están introduciendo avances, pero hay problemas muy difíciles de atajar pues somos víctimas-cómplices del modelo y el ritmo necesario de lentitud rivaliza con nuestras prisas cotidianas.

En cualquier caso los cambios no siempre son costosos y hay ejemplos en ciudades pro-automóvil como Nueva York, que convirtió Times Square en una plaza peatonal. No pensemos que hay que invertir como en las peatonalizaciones de Madrid, porque es irracional tirar el dinero en granito para el suelo y no se debe repetir lo de la Plaza del Callao, que se hubiera resuelto económicamente con una barrera para los coches.

Otra soluciones son favorecer la introducción de ciclistas y patinadores en las calzadas, habilitando algún carril reservado para ellos, pero más bien el pretexto de la peatonalización está sirviendo para mercantilizar el espacio público, cada vez más colonizado por terrazas y veladores que reducen el ancho libre de paso y la eliminación de bancos donde sentarse gratis.

En resumen, cada peatón y su modo de desplazarse precisan un espacio, igual que los coches requieren el suyo y son ese fin la Ley de Accesibilidad se modificó en 2010, estableciendo que éste fuera de 1,20m, pero es necesario seguir avanzando en los derechos de los peatones.

Y con este buen propósito llegamos al final del turno de los ponentes abriéndose uno de preguntas, que lamentablemente sufrió la limitación

**ccoovialaytomadrid@gmail.com**  
*Envíanos tus propuestas o consultas*



del tiempo a pesar de que la jornada se prolongó 30 minutos más de lo previsto, para responder a preguntas sobre la contaminación que producen los autobuses del transporte público, los niveles de contaminantes que respiran los ciclistas en relación con los automovilistas y los índices de incidencia de cáncer, asociados a determinadas actividades industriales y que provocan más muertes y más ingresos hospitalarios, debido a las micro partículas y la emisiones de dióxidos de nitrógeno. Así por ejemplo en Austria son más las muertes provocadas contaminación por que por accidentes de tráfico.

También se solicitó la modificación del Plan de Movilidad de la Agencia Tributaria (Organismo Autónomo) por el nuevo horario de sus trabajadores y se consideró un estrepitoso fracaso general no ser capaces de conseguir que la alcaldesa mejore la calidad del aire de Madrid, si bien corregir el hecho requiere un activismo del que somos responsable y con el que deberíamos conseguir estacionamientos disuasorios de coches, aparcamientos de bicicletas, duchas y vestuarios en los centros de trabajo, mejora en los recorridos ciclistas, etc.

También se propuso la instalación de una estación remota para la medición de contaminación en Moncloa, se le reclamó al propio Ayuntamiento una mayor información sobre la movilidad sostenible para los trabajadores, que ahora solo llega desde **CCOO** y también que considerara estos factores en los traslados del personal, además se denunció la política de tráfico en la capital que exclusivamente se dirige a la priorización del coche y la moto sobre los demás modos de desplazarse.

Se consultó sobre la existencia de nuevos proyectos de carriles bus-vao interurbanos para conectar grandes poblaciones con la capital y entre pueblos limítrofes, se propuso una ruta que conectara Navalagamella y Quijorna, se pidió información sobre los abonos sociales, los carriles compartidos, se introdujo el concepto de “evaporación del tráfico”, que ha demostrado su efectividad en la reducción de la contaminación....

**eCCOO**vialaytomadrid@gmail.com  
Envíanos tus propuestas o consultas



## RESUMEN DE LA JORNADA

*La Salud (laboral) bajo el tráfico de Madrid*

Fue una mañana intensa, donde se presentaron las consecuencias y causas de aplicar unas políticas erróneas que nos han traído a esta situación insostenible tanto medioambiental como económicamente y parece suicida no empezar a aplicar tantas soluciones como se propusieron, dejando de atribuir en exclusiva los problemas a una ausencia de reguladores y leyes más estrictas, pues en definitiva somos la ciudadanía quienes elegimos a los legisladores.



Tampoco a nadie se le escapa la **necesidad de integrar en el apartado de gastos, todas las pérdidas económicas derivadas de la mortandad, la incapacidad, la invalidez y la enfermedad causadas por los accidentes viales y por la contaminación**, pues solo así los analistas del coste-beneficio contabilizarán la realidad del daño y para equilibrar pérdidas los impuestos habrán de compensar el esfuerzo de empresas y particulares concienciados con la necesidad de **alcanzar una accesibilidad universal sostenible y segura, que beneficia transversalmente a toda la ciudadanía y por tanto, precisa una estrategia que coordine las políticas fiscales, urbanísticas, medio ambientales, energéticas, de empleo e innovación, formación, prevención de riesgos y por supuesto, las sanitarias y de igualdad; criterios imprescindibles para la equidad social.**

eCCOOvialaytomadrid@gmail.com  
Envíanos tus propuestas o consultas