

**MADRID, BARCELONA, VALENCIA, SEVILLA Y BILBAO**

## Cinco ciudades buscan soluciones contra el caos circulatorio

Potenciar el transporte público y ofrecer alternativas al transporte privado. Con esta frase se puede resumir la solución que desde distintos ángulos ofrecen cinco grandes ciudades españolas: Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla y Bilbao.

**N**ingún problema complejo tiene una solución sencilla. Esta parece ser la máxima que aplican las cinco ciudades mencionadas: cada una busca su particular solución a un mismo problema.

Las pasadas elecciones municipales y autonómicas pusieron de manifiesto, más que nunca, la importancia que la movilidad y el transporte público en las grandes ciudades está tomando entre los habitantes de las urbes.

Todos los partidos políticos dedicaron una parte muy importante de sus programas electorales a tratar los problemas de movilidad en sus ciudades y de las soluciones a dar. Una sensibilidad acorde con la de los electores que, generalmente tras la vivienda, manifestaban que era el transporte el tema que más les preocupaba.

Mientras que en Madrid el Partido Popular, a través de su concejal de transportes José Antonio García Alarilla, propone la prolongación de la red de metro hasta el borde de la M-40, la potenciación del transporte ferroviario de cercanías, el incremento del número y calidad de los autobuses y la elaboración de un plan integrado de transportes, en Barcelona un plan similar ya está en marcha. "A finales de este año quedará redactado el Plan Integral de Transportes de Barcelona que contempla inversiones de entre



200.000 y 300.000 millones de pesetas", afirma Juan Torres, concejal socialista de transportes de la Ciudad Condal.

Y es que Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla y Bilbao son las ciudades españolas que mayor inversión en transporte tienen. Aunque también son las que sufren en mayor medida los trastornos originados por el crecimiento de la movilidad urbana e interurbana. Sólo estas cinco ciudades y sus áreas metropolitanas congregan a alrededor

de 12 millones de personas, poco menos de la tercera parte de la población total de España.

Además, al movimiento de esta población hay que sumar el tráfico que originan las numerosas empresas que concentradas en estas áreas. Las consecuencias son de todos conocidas: el centro de las urbes está permanentemente congestionado, los accesos a las grandes ciudades se muestran insuficientes para absorber el tráfico de entrada y salida en las horas punta y los transportes

públicos parecen incapaces de ofrecer una solución definitiva al problema. Pero es en el transporte privado que colapsa calles y accesos donde se concentra el esfuerzo de las cinco ciudades.

Las celebraciones de 1992 han provocado que en dos de las ciudades citadas, Barcelona y Sevilla, se acometan planes de mejora del transporte urbano de gran entidad. Junto con Madrid, que también en 1992 será sede de un suceso de carácter internacional: ser la Capital Europea de la Cultura, concentran gran parte del esfuerzo inversor de la Administración central.

**PLAN FELIPE.** El denominado Plan Felipe, un plan de inversiones para el transporte en las grandes ciudades que el Gobierno aprobó el mes de mayo de 1990 (ver VIA LIBRE nº 317), supuso el reconocimiento por parte de la Administración de la necesidad de dar solución a un problema que se estaba convirtiendo en crónico.

Aunque el plan está concebido de forma global, contemplando los distintos modos de transportes, en el campo ferroviario significa dedicar 200.000 millones de pesetas para el transporte de cercanías hasta 1993. Una cifra que está destinando a la mejora de la red de cercanías, tanto en infraestructura como en material, de las ciudades mencionadas además de las de Málaga y Asturias.

"Hemos tenido la ocasión histórica de tener dos cinturones (el Litoral y el de Ronda) que van a permitir tener una vía lógica de circulación" afirma rotundo Juan Torres del ayuntamiento de Barcelona. Y añade: "El anillo se va a realizar en un tiempo récord de dos años y



LUNA

Trás la vivienda, los ciudadanos consideran el transporte urbano el mayor problema

permitirá que desaparezca un 20 por ciento del tráfico del centro de la ciudad: los vehículos que tienen que atravesar Barcelona tendrá así una buena alternativa. Estas dos obras van a permitir que se pase de 45 a 100 kilómetros de carril bus en 1992. A la vez existirán más espacios para la carga y descarga. Está en marcha un plan de aparcamientos disuasorios para 15.000 o 20.000 plazas. Y es que cada día entran en Barcelona 500.000 vehículos desde el área metropolitana. Además el 40 por ciento de las multas corresponden a vehículos de fuera de Barcelona ciudad".

Mientras en Madrid, el alcalde del Partido Popular José María Álvarez del Manzano se reunía con el presidente del Gobierno, Felipe González, para reclamarle la ejecución la totalidad de las inversiones previs-

tas en el Plan Felipe (cierre del cinturón de circunvalación M-40 e inicio del M-50), el concejal del área de transportes, José Antonio García Alarilla, reclamaba para el ayuntamiento la gestión de la Compañía Metropolitana, ahora en manos del Consorcio Regional de Transportes y presentaba unos presupuestos para su área en los que se reducía el dinero destinado al transporte público.

Por su parte Juan Torres, se mostraba especialmente contento con el hecho de que el metropolitano de Barcelona contase con un contrato programa, "una herramienta muy interesante".

Para Francisco Camps, concejal de transportes por el Partido Popular en el Ayuntamiento de Valencia, "las soluciones tienen que venir por dos caminos. Uno es el económico: es necesario el dinero para infraestructuras, material móvil,... Y otro es la responsabilización del ciudadano. Es necesario potenciar el servicio público con campañas de sensibilización para la mayor utilización del transporte público".

De las ciudades mencionadas sólo Sevilla y Bilbao no cuentan con un sistema metropolitano, aunque en el caso de Bilbao la solución ya está en marcha: para 1994 está previsto que entre en funcionamiento parte de la red actualmente en construcción. El caso de Sevilla es más problemático. Después de años de discusiones, aprobaciones, inicio de obras y paralizaciones, la nueva corporación municipal del Partido Andalucista y el Partido Popular parece decidida a terminar las obras.

Precisamente Adolfo Rubio, concejal popular del ayuntamiento sevillano, considera que "el tráfico, es uno de los problemas más preocupantes de los sevillanos. Existe una falta de confianza del ciudadano en el transporte público. En los últimos tiempos se ha producido un descenso de un 6,05 por ciento del número de usuarios del transporte público".

La reclamación del metro se ha convertido casi en un suceso internacional. En el programa electoral con el que el Partido Popular se presentó a las elecciones municipales se solicitaba la "ejecución del metro de forma coordinada con el resto de los medios de transporte", a la vez que se proponía revisar el proyecto primitivo y convocar concurso público. Además se proponía conseguir financiación de la Comu-



DIEGO F.F.



DIEGO F.F.

nidad Europea para poder terminar la obra.

Un caso distinto es el de Bilbao. Rodolfo Ares, concejal socialista de transportes estima que "desde septiembre de 1988 Bilbao cuenta con uno de los transportes públicos más modernos y nuevos de España, con una media de edad de cada autobús de sólo 4,5 años" y sólo cree necesario para mejorar el estado de la circulación en Bilbao "hacer la red de accesos a la ciudad y completar las obras del futuro Metro de Bilbao".

**TRANVIA.** La ciudad de Valencia también cuenta con un elemento muy particular: se va a convertir en la única ciudad española que cuente con un sistema tranviario moderno, o metro ligero. "El tranvía es una gran solución: no contamina, su impacto sonoro es mínimo, va a suponer una mejora arquitectónica para la ciudad..." afirma Francisco Camps. Y es que parece que el éxito comercial parece asegurado, algo muy importante para una ciudad donde la Empresa Municipal de Transportes tiene un déficit de 3.400 millones sobre un presupuesto de 7.200 millones.

"La EMT de Valencia transportó el año pasado 100 millones de viajeros. Las mejoras se producirán con la construcción del citado tranvía, la construcción de dos nuevas líneas del metro, las mejoras de los carril bus y de pasos inferiores" comenta Francisco Camps. Actualmente está en ejecución la finalización del cinturón de ronda que va a contar con un carril exclusivo para el autobús y a finales de año se

**Madrid, Valencia y Bilbao invierten en metropolitano.**

pondrá en marcha un sistema de ayuda a la explotación en los autobuses que permitirá racionalizar el servicio. Además se colocarán paneles informativos en las grandes paradas que acumulan un gran número de líneas. Para el concejal Camps, "es necesario negociar un contrato programa con la Administración".

Lo que resulta evidente tanto para los concejales de circulación de las cinco ciudades como para los responsables de transportes de la Administración central es que es necesario el llegar a acuerdos entre las administraciones locales y la central tanto para la financiación como para la planificación.

Esa parece ser la política de Obras Públicas y Transportes: negociar la creación de entidades coordinadoras del transporte público con las administraciones interesadas. Y serían estas entidades, que podrían tomar

como modelo el Consorcio Regional de Transportes Madrid o los Transportes Metropolitanos de Barcelona, las que canalizarían las aportaciones estatales, discutirían los contratos programas y establecerían el funcionamiento del sistema.

La reestructuración de los ministerios de Obras Públicas y Transportes y su fusión en uno solo también ha significado un reconocimiento de la necesidad de establecer una planificación a largo plazo del transporte en las ciudades. El nuevo ministerio, en el que parece haber "triunfado" la estructura del desaparecido Ministerio de Transportes, se basa en tres secretarías generales. Y una de ellas, la que está a cargo de José Alberto Zaragoza, cuenta con una significativa dirección general: Planificación Intermodal del Transporte en las Grandes Ciudades. □

## LOS METROS SIGUEN EN ALZA

**L**a ampliación del Metro de Valencia tendrá un coste de 80.000 millones de pesetas. En esta ampliación se incluye la inversión necesaria para construir la primera línea tranviaria moderna de España.

La ampliación del Metro de Madrid en la línea 1 en el tramo Portazgo-Colonia del Sardinero

tendrá un coste de 4.500 millones y terminarán en febrero de 1993.

El Metro de Bilbao podría verse ampliada en su primera fase antes de que está concluya. La ampliación completaría el trazado por el interior de la ciudad construyendo dos nuevas estaciones subterráneas en Santutxu y Barrasate, además de una estación en Sarriko. □