



Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público de la ciudad de Madrid

Jornada de participación. ESTRATEGIAS
6 de mayo de 2019

Resultados mesa 2: Transporte público y modos compartidos.

1 Aspectos generales

ENUNCIADO DE LOS TEMAS DE DISCUSIÓN

1. Creación de una red de carriles reservados en Madrid: potenciar los carriles bus entre periferias
2. Creación de plataformas reservadas o carriles reservados en las vías de penetración / relación periferia (tras hablarlo el técnico del Plan y el facilitador de la sesión acuerdan unificar los temas 1 y 2 para ganar tiempo de debate y discusión).
3. Creación de una red aparcamientos disuasorios en el área metropolitana de Madrid
4. Repercusión del uso de los vehículos compartidos en el transporte público colectivo.

DESCRIPCIÓN DEL DESARROLLO DE LA MESA

Número de participantes y sexo

Al inicio del conteo 18 personas de las cuales 5 son mujeres y 13 hombres. Más avanzada la sesión se incorpora otro hombre (representante Metro) y abandona la sesión el presidente de la asociación de usuarios de vehículos de movilidad compartida. Cabe destacar la presencia en la mesa de varios representantes de asociaciones (Foros locales, FRAVM, Ecologista y otros), representantes de vehículos de movilidad compartida (Ecooltra, Car2go, Wimble), por parte del sector público, Gerente de la EMT, dos representantes de Metro, y la Directora General de Regeneración Urbana.

Edad media:

La edad media de las personas participantes, ronda los 45/50 años.

Desarrollo metodológico:

Se abordan los dos primeros temas siguiendo el mecanismo propuesto para facilitar la participación e inclusión de las ideas de todas las participantes, además de abordar los temas planteados en la mesa por el equipo redactor. En los temas 3 y 4 no se sigue el método previsto y se realizan a modo de discusión abierta.

En esta segunda mitad se generan una serie de debates cruzados e intervenciones por alusiones entre miembros de la mesa, dinámica que desemboca en la concentración de la palabra en un grupo reducido de personas, además de dificultar que las ideas puedan ser recogidas por escrito.

APORTACIONES COMPLEMENTARIAS

No se han recibido aportaciones tras el desarrollo de la sesión.

2 Temas de discusión

TEMAS DE DISCUSIÓN 1 y 2:

Creación de una red de carriles reservados en Madrid: potenciar los carriles bus entre periferias.

Creación de plataformas reservadas o carriles reservados en las vías de penetración / relación periferia

ENUNCIADO Y PREGUNTAS DE PREGUNTAS PARA DINAMIZAR:

Unificación de los temas 1 y 2 en un mismo debate:

Tema 1:

Creación de una red de carriles reservados en Madrid: potenciar los carriles bus entre periferias

Objetivo:

Mejorar la velocidad comercial, frecuencia y los tiempos de espera en parada de la red de EMT e interurbanos

Discusión:

- Estado actual y aspectos críticos para su realización
- Competencias de planificación y ejecución:
- Previsiones de completar la red propuesta en 2014, dificultades de completar esa red
- Nuevas previsiones de carriles reservados en la ciudad y posibilidades de ejecución
- Conflicto con otros modos de transporte, en particular, vehículo privado

Tema 2:

Creación de plataformas reservadas o carriles reservados en las vías de penetración / relación periferia

Objetivo:

Mejorar la velocidad comercial, frecuencia y los tiempos de espera en parada de la red de interurbanos

Discusión:

- Estado actual y aspectos críticos para su realización
- Hacia qué modelo vamos: plataformas reservadas, carriles reservados de gestión dinámica.
- Complejidad de ejecutar las plataformas planificadas (A-2)
- Necesidad de incorporar nuevas previsiones en los accesos

VALORACIÓN / ELEMENTOS DE ANÁLISIS	PROPUESTA	OBSERVACIONES/ PRIORIZACIÓN
Los carriles Bus son positivos a pesar de la fuerte competencia del vehículo privado,	Hace falta implementar mejores sistemas de información (GPS) también para la llegada del bus a la periferia	Esta medida está orientada en buena parte a incentivar y mejorar el servicio al usuario para que le permita priorizar el uso del TP
Son <u>Fundamentales</u> , imprescindibles en virtud de criterios equitativos en el reparto del espacio	Carril Bus en la calles siempre que haya atascos y que haya los carriles	
Importancia de conocer la realidad a partir de Planes de Empresa	Dar más información al usuario con "datos" para que mejore la percepción del TP sobre el privado	Esta medida está orientada en buena parte a incentivar y mejorar el servicio al usuario para que le permita priorizar el uso del TP. En torno a la cuestión de los datos se
Discusión sobre el orden de prelación	Jerarquización: 1. Público Colectivo 2. Colectivo Público 3. Colectivo Privado 4. Individual	
Tienen que potenciarse los intercambiadores para poder acoger las vías de saturación	Intercambiadores bien gestionados (público / privados , accesibles). Hacen falta nuevos tipos de estaciones multimodales y "conectadas" que ofrezcan servicios de alta calidad urbana y pensados con equidad sobre todo pensando las personas mayores y en niños y no sólo bajo criterios de accesibilidad para personas con discapacidad.	Gran debate en torno a la multimodalidad y como los actuales intercambiadores no responden a las necesidades actuales.
Las vías de penetración necesitan eficacia para ganar tiempo e impacto ambiental	Es necesario que haya planes de movilidad por parte de las empresas, barrios nuevos, polígonos en desarrollo.	Como requisito obligatorio
Cambio importante: Carril exclusivo para Transporte Público.	Carriles exclusivos en todas las vías de penetración es posible con las infraestructuras existentes, sería adecuarlas sin ampliar (los carriles)	
Ok, a las dos medidas, no es caro, (45 Km). Tiene un doble efecto: En la mejora del TP y en la reducción del tráfico	Existen alternativas no exploradas como priorización semafórica y carriles bus sin barreras y con una gestión del tráfico inteligente.	(se discute sobre la posibilidad de pintar una raya en el carril izquierdo de las vías de penetración y con gestión inteligente)

VALORACIÓN / ELEMENTOS DE ANÁLISIS	PROPUESTA	OBSERVACIONES/ PRIORIZACIÓN
Hay espacio suficiente para ello por el sobredimensionamiento de la red (de transporte privado)	Potenciar la EMT desarrollo capilaridad con origen en los intercambiadores,	
	Evitar la duplicidad Bus/metro/Cercanías	
Positivo entre periferias	Mejorar frecuencia TP en periferias Vías ciclistas entre periferias vinculado al TP. Plataformas reservadas: Movilidad Personal + TP.	
Positivo para vías de penetración		
Cambiar penetración existente por la A6 tiene que tener un final claro, → intercambiador, Transporte público, Red. Parking disuasorio		
	Apoyar la intermodalidad con aparcamientos disuasorios	
Proyecto Radiales (No Exceso y nuevos)	Creación de vías de penetración en las radiales y entre las zonas de intercambio o focos de atracción: Hospitales, M11 y RyC Apoyar los intercambiadores con aparcamientos disuasorios.	
La instrucción (ordenanza) actual impide un mejor y más amplio desarrollo de carriles bus ya que estipula que sólo se pueden hacer en lugares en los que no moleste. Se puntualiza que España es la primera ciudad del mundo en infraestructuras para el vehículo privado y que la red podría acoger muchos más carriles bus.	Implementar donde se necesite.	Existe acuerdo en la mesa en que con la actual ordenanza es complicado potenciar los carriles bus.

VALORACIÓN / ELEMENTOS DE ANÁLISIS	PROPUESTA	OBSERVACIONES/ PRIORIZACIÓN
	Hay que repensar el urbanismo y modelo de ciudad descentralizando usos, empleos, grandes atractores para descongestionar la ciudad*	
	Agudizar por precio vivienda*	
	Desvincular la opinión ciudadana con política y debate vehículo privado vs público. Como buena experiencia y práctica los debates llevados a cabo en las mesas de movilidad y Foros Locales*	Sacar del debate partidista la movilidad que lleva a un enfrentamiento

CONCLUSIONES DE LA DISCUSIÓN 1 y 2

La crisis ha afectado a la falta de **inversión en infraestructuras** sobre todo en la **periferia**. Por esta razón todos los asistentes valoran esta propuesta de forma positiva. En estos momentos la inversión se está estabilizando, aunque se considera que todavía quedo muchísimo margen de mejora pues la inversión era pequeña, y aunque se ha aumentado el déficit de la inversión era muy grande.

Se considera a la red de **metro** como el principal eje vertebrador y las líneas de la **EMT** son las troncales. En esta red encontramos solapes y problemas de cobertura. Sin embargo, se valora positivamente por las asistentes la infraestructura existente y el que sea uno de los sistemas públicos de transporte más desarrollados de mundo. Por el contrario, se señala que Madrid es la primera ciudad del mundo en **infraestructuras viarias** para el vehículo privado, lo que hace que el problema aparejado a la saturación de vías y contaminación sea muy difícil de revertir.

Se debe invertir en una correcta infraestructura de parada, principalmente en los intercambiadores de la periferia. Se propone dar importancia al transporte público en la periferia centrándose en los nodos. Existen **67 espacios intermodales** (ya no es intermodalidad, sino que se habla de multimodalidad). Se deben mejorar las condiciones de estos espacios, muchos de ellos se encuentran en descampados, hay que estudiar dónde están situados y porqué la población ha elegido estos espacios como aparcamientos disuasorios. Hay que dotarlas de cualidades de equidad para gente mayor y facilitar más información. Se señala a ADIF como responsable.

El **BRT** es una solución desfasada y no urbana que crea efecto barrera. Se deben buscar soluciones más baratas como por ejemplo la priorización semafórica y la implantación de medidas de gestión del tráfico.

El **busVAO** quita espacio a las áreas residenciales como ocurrió en El Plantío. Se propone utilizar el carril izquierdo de las vías de acceso y reservarlo para el transporte público gestionándolo de forma dinámica. Sin embargo, no termina de generarse consenso en torno a los criterios sobre quién debe tener acceso o posibilidad de circular sobre estas vías. Se señala que si bien actualmente está bien que los vehículos eléctricos puedan circular por los mismos en el futuro no tiene porqué ser así. Algunas propuestas van encaminadas a restringir desde ya esta posibilidad únicamente a los transportes públicos.

La ratio por habitante de **carriles bus** en Madrid es el más bajo de España. La razón principal podría ser la dificultad de construirlos ya que la Ordenanza de Movilidad Sostenible dice que no se podrán construir a no ser que no haya congestión.

También se señalan algunas problemáticas vinculadas a los carriles bus, como la ralentización de la velocidad que provocan la subida y bajada de viajeros de los taxis o la invasión del carril por otros vehículos. El desarrollo del carril bus debe ir también muy enfocado a solucionar y facilitar el acceso de tráfico a nodos y atractores como Hospitales, Centros Comerciales etc...

Uno de los asuntos que genera bastante consenso en la mesa es que las ordenanzas de movilidad deben establecer una clara **jerarquización en el uso de las vías** priorizando el transporte público sobre el resto.

Se propone que los nuevos desarrollos urbanos tienen que estar diseñados bajo el paradigma de la movilidad priorizando el transporte público y no al revés. La infraestructura antes que los vecinos/as. Por otro lado, aunque vinculado con la propuesta anterior de planeamiento urbano, también se propone cambiar el paradigma de ciudad como modelo atractor de población, sino tender hacia un modelo descentralizado de vivienda, trabajo y ocio.

TEMA DE DISCUSIÓN 3:

Creación de una red aparcamientos disuasorios en el área metropolitana de Madrid

ENUNCIADO Y PREGUNTAS DE PREGUNTAS PARA DINAMIZAR:

Creación de una red aparcamientos disuasorios en el área metropolitana de Madrid

Objetivo:

Reducir la penetración de viajes en vehículo privado

Discusión:

- Estado actual y previsión de la red
- Conveniencia de crear aparcamientos disuasorios en el área periférica de Madrid (12 aparcamientos previstos).
 - Funcionalidad de estos aparcamientos: ¿aparcamiento en origen, aparcamientos de barrio?
- La necesidad de crear aparcamientos en el área metropolitana:
 - Conflictos competenciales
 - Previsiones
 - o Identificar nuevos posibles aparcamientos disuasorios

VALORACIÓN / ELEMENTOS DE ANÁLISIS	PROPUESTA	OBSERVACIONES/ PRIORIZACIÓN
Faltan infraestructuras de apoyo para que sean puntos de calidad y apetecibles. Se menciona como ejemplo que cuenten con parkings de bici para que eso no se convierta en espacio del "farwest".	Se propone que los aparcamientos se realicen mejor en origen y en el área metropolitana, pero para ello hace falta también un planeamiento urbano de calidad en los municipios de la periferia ya que se señala que no cuentan con una red integrada de itinerarios peatonales y de bici que permitan el tránsito hacia los intercambiadores, lo que favorecería estos espacios multimodales y disuasorios.	
Se señalan como el de Barajas o el de Pitis, que son descampados, pero que tienen un elevado uso y se propone utilizarlos para estudiar el uso que se le da y cómo se podrían mejorar estos espacios que se han convertido en disuasorios casi de manera espontánea.	Se propone estudiar cuáles están siendo los aparcamientos disuasorios usados de manera espontánea o no para mejorar sus dotaciones y se conviertan en espacios de con una elevada calidad urbana. Hay que favorecer la multiplicidad de soluciones estudiando los diferentes casos	

VALORACIÓN / ELEMENTOS DE ANÁLISIS	PROPUESTA	OBSERVACIONES/ PRIORIZACIÓN
<p>Se señala la necesidad de replantear el uso del coche</p>	<p>Se señala que las políticas de penalización a veces tienen el efecto contrario y que lo se ha de dotar a la ciudadanía es de alternativas antes de implementar medidas penalizadoras.</p> <p>Por el contrario: Se propone como solución una auténtica guerra al coche privado, el cambio en la movilidad es imparable.</p>	<p>El asunto de la penalización o no del uso del coche privado genera una gran controversia y debate entre las participantes.</p>
<p>También se señala que hay zonas de la periferia que dependen del coche</p>	<p>Hace falta que los aparcamientos disuasorios se pongan en marcha cuanto antes y que cuenten con una fecha para su implementación ya</p>	<p>En este sentido surgen debates en torno a la responsabilidad de ADIF en la no adaptación de muchos parkings de les estaciones y que hace años que se espera la solución de este problema por ADIF. También se señala que no hay que dejarse llevar por la grandilocuencia de los PD, ya que hay muchas plazas ahora mismo y muchísimas proyectadas pero no son nada comparados con los millones de desplazamientos que se realizan a diario.</p>
<p>Se señala el efecto "barrera" que tienen las medidas de disuasión del tráfico y es que están desplazando la contaminación hacia la periferia, y que con cada medida sólo se está parcheando y alejando o desplazando el problema de la contaminación a otras zonas.</p>	<p>En definitiva, se está a favor de los PD, pero tienen que estudiarse bien pues traen aparejados toda una serie de problemáticas también ambientales en el entorno de donde se realicen y tampoco son panacea.</p>	

VALORACIÓN / ELEMENTOS DE ANÁLISIS	PROPUESTA	OBSERVACIONES/ PRIORIZACIÓN
<p>Se señala que este efecto disuasorio y barrera también está desplazando la contaminación hacia la sierra.</p>	<p>En relación a las propuestas sobre dónde ubicar los PD, algunas personas apuestan por la corona:</p> <p>Alrededor de la M30 pues dónde más fácilmente se pueden integrar con la malla de transporte público</p> <p>Otras apuestas por la M40 ya que ponerlos en la M30 es realizar un efecto llamada</p> <p>Se amplía a la M50 el radio de los mismos porque la M40 también sería un efecto llamada y las entradas a Madrid ya están colapsadas desde antes la M50.</p> <p>Se introduce la necesidad de esos intercambiadores y espacios de multimodalidad.</p>	
<p>Uno de los representantes señala que tienen algunos almacenes en zonas cercanas a parking disuasorios y que su uso se dispara en episodios de alta contaminación, pero no demasiado en el día a día y que algunos de los usuarios que hacen uso de sus vehículos en estos episodios son autónomos que usan el coche durante la jornada laboral para múltiples desplazamientos y luego dejan el vehículo.</p>		
<p>Respecto de CarSharing que sale a colación en la discusión se señala que sus desplazamientos son un % ínfimo de los 2.000.000 de desplazamientos por la corona y del 1.000.000 que hay dentro de la misma, por lo que no se les puede achacar ser causantes del problema.</p>	<p>La solución que se propone desde EMT es que haya Transporte Público de alta capacidad (sin llegar a concretar si trenes, metro o grandes buses, pero a estudiar pues las inversiones para ello son grandes)</p>	

CONCLUSIONES DE LA DISCUSIÓN 3

Los asistentes están de acuerdo con esta propuesta –**red de aparcamientos disuasorios**–, aunque varios de ellos señalan que no son la panacea para solucionar el problema y otros demandan que las promesas se hagan efectivas cuanto antes pues se han comenzado con las políticas restrictivas sin haberle proporcionado a la ciudadanía alternativas.

Existe bastante debate en torno a si es necesario o no implementar políticas restrictivas, aunque parece que hay bastante consenso en calificar la situación como **insostenible** a nivel medioambiental. Las plazas de aparcamiento disuasorio previstas en toda la región, son una parte muy pequeña en relación al total de desplazamientos que se realizan (1.000.000 en el entorno municipal y 2.000.000 en el entorno metropolitano).

Las medidas que tratan de reducir la **contaminación** en Madrid Central están causando un aumento de la contaminación en la periferia y hay cierto consenso en que de momento estamos parcheando la situación y desplazando el problema hacia las afueras, y que hasta que no se produzca un verdadero cambio en la movilidad, vinculado sin duda al desarrollo de transporte público de alta capacidad para penetrar en la ciudad seguiremos con un problema grave de contaminación.

Se propone la creación de aparcamientos disuasorios, aunque no hay consenso entre las personas participantes en si estos deben ser en **origen** (municipios dormitorio) o en el **entorno de la ciudad de Madrid** (fuera de la M-30 o M-40 o M-50) para eliminar así el efecto llamada y que algunos participantes señalan que los colapsos se dan antes de llegar a la M50. Una idea para ubicar estos aparcamientos es analizar los aparcamientos que surgen espontáneamente en descampados y dotarles de infraestructuras adecuadas (se señalan Pitis, Barajas y otros). En este sentido se plantea la necesidad de crear organismos de planeamiento urbano y de movilidad **supramunicipales** para que los desarrollos urbanísticos de los diferentes municipios tengan necesariamente que desarrollarse en coordinación con el resto de municipios que se puedan ver afectados por la movilidad.

Se abre un interesante debate en cuanto a la **configuración** que deben tener estos aparcamientos disuasorios, dotando a los espacios de gran calidad urbanística y necesariamente han de estar conectados con diferentes medios de transporte. En este sentido, el representante de Wible habla de una observación que han concluido de su negocio: existen trabajadores autónomos que utilizan sus vehículos y aparcamientos para poder realizar sus servicios en Madrid central, pero sobre todo circunscritos a episodios de alta contaminación. En algún momento se llega a acusar al CarSharing de contribuir al colapso de las vías pues son vehículos en los que se realizan desplazamientos generalmente individuales.

Los aparcamientos en centros de servicios como bibliotecas, supermercados, etc. deberían reducir los viajes en coche. También podrían pensarse para otros modos diferentes al vehículo a motor.

TEMA DE DISCUSIÓN 4:

Repercusión del uso de los vehículos compartidos en el transporte público colectivo.

ENUNCIADO Y PREGUNTAS DE PREGUNTAS PARA DINAMIZAR:

Repercusión del uso de los vehículos compartidos en el transporte público colectivo.

Objetivo:

Conocer cómo afecta al transporte público este nuevo modo de movilidad

Discusión:

- Los vehículos compartidos ¿son competencia o complementarios al transporte público colectivo?
- Cómo está afectando el uso del vehículo compartido al TP
- Ocupación de los vehículos compartidos en calzada: Competencia con el aparcamiento de residente
- Modelo de gestión: mantener el sistema actual o caminar hacia una regulación tarifaria del "sharing"

VALORACIÓN / ELEMENTOS DE ANÁLISIS	PROPUESTA	OBSERVACIONES/ PRIORIZACIÓN
¿Es realmente ecológico el vehículo ecológico? Hacen falta estudios en profundidad ya que parece que en realidad se está externalizando la contaminación y no se tiene en cuenta el mix energético para la recarga de los vehículos	Desarrollar estudios que cuenten con la voz de las asociaciones, la ciudadanía, los operadores privados y las administraciones públicas.	Esta valoración genera controversia entre los representantes del sector.
Es complementario al TP, pero hay que tener en cuenta que "desvía" Recursos Públicos en forma de inversiones directas o indirectas.	Está bien la aparición de este sector pero las soluciones pasan por el transporte público.	.
Ocupan la calzada en vehículos de baja ocupación		
La regulación de este sector llega tarde, cuando se veía venir de otros países.	Se hace necesario unificar la multiplicidad de foros de debate en torno a esta cuestión	(Se citan varios espacios y mesas donde se ha trabajado)
Los sistemas de información no se están compartiendo y dicha información permitiría regular emplazamientos de las flotas y una mejor integración con los servicios públicos.	Regular la información que se ha de compartir. Si no se hace de manera voluntaria obligar mediante ordenanza. El objetivo es una integración de la información que permita caminar hacia modelos de Smart city	Este debate consume bastante tiempo y es señalado por bastantes participantes como vital para la ordenación. Se establece un cruce afable entre Gerente EMT y representante Car2Go en este sentido

VALORACIÓN / ELEMENTOS DE ANÁLISIS	PROPUESTA	OBSERVACIONES/ PRIORIZACIÓN
<p>Se señala que se realiza un uso esporádico y que permite solventar determinados déficits de cobertura, sobre todo relacionados con el tiempo que se pueda "ahorrar".</p>	<p>En este sentido se incide en la obligación de cooperar con los servicios públicos para mejorar su complementariedad.</p> <p>Se señala la necesidad de integrar en una única tarjeta de transporte todos los modos de movilidad de la ciudad (EMT, Metro, Cercanías, Bicis, Patinetes, Taxis, CarSharing etc...).</p> <p>Además, dicha integración debería hacerse vía App. Móvil.</p> <p>En este sentido se explica que se ha elaborado una App: Mass Madrid, que va en esta línea (integra información de bastantes servicios), aunque está todavía en desarrollo.</p> <p>También en este punto se señala la necesidad de reforzar la protección de taxi que emplea a multitud de autónomos.</p>	<p>Este debate gira también en torno a la multimodalidad y la necesaria integración de los diversos modos de transporte en un modelo de ciudad futura y Smart donde el espacio para el coche privado vaya quedando reducido dada su insostenibilidad y que a medio plazo se convierta en ventajoso el uso de medios no privados de transporte.</p>
<p>No es un servicio muy necesario ya que el 80% de los desplazamientos se producen por trabajo y como se ha señalado el uso que se da de estos servicios está más vinculado a otro tipo de desplazamientos. Se señala que son un recurso usado por una minoría de personas y con rentas altas y que su expansión perjudica al servicio público, sobre todo EMT por cierre de líneas y las personas mayores son las más afectadas. Cruce duro entre Representantes CCOO y Car2Go</p>	<p>No limitar, pero tampoco ayudar a su expansión.</p> <p>Incorporar el debate sobre este sector al mismo que el del Taxi, ya que ambos están relacionados, por similitudes, mismo "servicio público" en vehículos de baja ocupación y privados.</p>	
<p>En respuesta se señala que también es un vehículo compartido que da servicio público y en línea con la movilidad sostenible. Se realizan unos 25000 desplazamientos diarios.</p>	<p>Está en línea con los objetivos marcados en el plan energético nacional a 2030 y son alternativas que sí que hay que impulsar.</p>	<p>Este punto y el anterior proceden de un duro cruce entre representante CCOO y Car2Go.</p>

VALORACIÓN / ELEMENTOS DE ANÁLISIS	PROPUESTA	OBSERVACIONES/ PRIORIZACIÓN
<p>Se señala que a día de hoy ninguno de los servicios es sostenible financieramente, (se señala que son los productores de vehículos los que permiten la rentabilidad del negocio al suministrar los vehículos para darse publicidad) y que esto puede ocasionar un colapso a medio plazo, cuando los fabricantes retiren su apuesta.</p>		<p>Se debate en torno a si será necesaria la integración de estos servicios con otros públicos para su sostenibilidad financiera.</p>
<p>Existen ciertos problemas de cobertura sobre todo en la periferia y de oferta y demanda. En el centro hay una oferta muy grande cuando es donde menos problemas de cobertura de transporte público hay.</p>	<p>Se señala la necesidad de que se integren con los intercambiadores y se facilite la multimodalidad.</p>	<p>Uno de los representantes señala que tienen algunos almacenes en zonas cercanas a parking disuasorios y que su uso se dispara en episodios de alta contaminación, pero no demasiado en el día a día.</p>
<p>También se señala que es un servicio que las nuevas generaciones están habituadas a su uso, y demandan este tipo de servicios, que es una nueva mentalidad que cada vez más jóvenes prescinden del coche privado. Es una tendencia de la movilidad del futuro.</p>		
<p>También se señala que son vehículos de una compañía privada que están haciendo uso y ocupando el espacio público</p>	<p>Dado lo anterior se hace necesario regular su distribución en el territorio.</p>	
	<p>Se señala la necesidad de regular la invasión de las aceras por parte de bicis y patinetes y motos (no se señala directamente a CarSharing). La invasión de las aceras y el uso incívico afecta sobre todo a personas mayores y con movilidad reducida.</p>	<p>Un representante de Ecootra señala que trabajan en la sensibilización y concienciación de sus usuarios/as.</p>

CONCLUSIONES DE LA DISCUSIÓN 4

Sobre el sector de los vehículos compartidos buena parte de los análisis realizados señalan una falta de **regulación y normativa** que ha permitido una expansión un tanto caótica que ha propiciado su concentración en las áreas urbanas donde menos necesidad había, por la malla de TP ya existente, y que se dejan las periferias de la ciudad, donde la densidad de TP es menos, descubiertas y deberían estudiar dar servicio fuera de la M30, ya que dentro ya existen suficientes alternativas de movilidad.

En cuanto a su posible regulación debería estudiarse el realizar un tratamiento como el del Taxi y que se regule de manera compartida, además se señala que en estos momentos se está abordando el tema de forma dispersa en múltiples foros y debería tratar de unificarse.

Al no estar regulado tampoco el sector, la **información** que se está generando por parte de los usuarios sobre desplazamientos usos y ocupación de vías, etc., no es compartido con las administraciones y estas no pueden planificar ni ordenar el tráfico y se señala que esta información deben compartirla bien de manera voluntaria, bien regulándolo y obligando a compartirla.

Por otro lado, se señalan problemáticas vinculadas a la ocupación del **espacio público** (el viario) por empresas privadas, lo que algún participante señala como desviación de dinero público, puntualización que no termina de generar consenso, aunque si eco.

Por otro lado, se señala que no existe una infraestructura adecuada en la ciudad para la recarga de **vehículos eléctricos**, que por otro lado son señalados como falsamente ecológicos, pues la generación de electricidad (más allá de la fabricación del vehículo y sobre todo las baterías) es ambientalmente muy costosa y lo que se produce es el efecto de la externalización de la contaminación en forma de residuos nucleares, o emisiones de CO2 alejadas del entorno urbano.

También se señala que el **perfil de usuarios** de este tipo de movilidad está muy restringido y perjudica a los usuarios del TP, no solo por la ocupación de la calzada sino porque se desvían usuarios de líneas de autobús (principal competidor del Bus) que al verse reducido el número de usuarios deriva en la reducción de la frecuencia o cierre de líneas, y por tanto se perjudica a las personas con rentas más bajas que no pueden permitirse el uso de estos vehículos.

Se señala también que el **tipo de uso** que se hace es esporádico, y no vinculado a los desplazamientos realizados con motivo de trabajo (80% del total), y que en muchos casos se hacen para ahorrar algo de tiempo en desplazamientos que requieren de intercambios entre diferentes modos de transporte. Se considera que en el centro de Madrid se puede mantener la oferta existente, aunque no se debería expandir más. No se debería nunca ocupar el espacio público (aceras).

Algunos de estos **diagnósticos no son compartidos** por los representantes en la mesa de Wible, Ecootra y Car2Go, ya que ellos señalan que el uso de los vehículos compartidos es beneficioso para el transporte público en el sentido de que consigue reducir el número de vehículos en propiedad. Que sus vehículos están en consonancia con los planes energéticos a nivel nacional y su beneficio medioambiental es innegable. Que no tiene sentido establecer una guerra contra el "coche" y si buscar alianzas. Tampoco comparten el análisis sobre los usuarios y señalan una tendencia creciente entre las generaciones más jóvenes que prescinden del vehículo en propiedad y su alternativa está muy bien valorada y es un sector creciente y en desarrollo. Este último análisis no es compartido por varios participantes que señalan los problemas de viabilidad financiera para su sostenibilidad actual y futura. También señalan que el taxi en circulación constante es más agresivo ya que ocupa paradas y vías en vacío.