

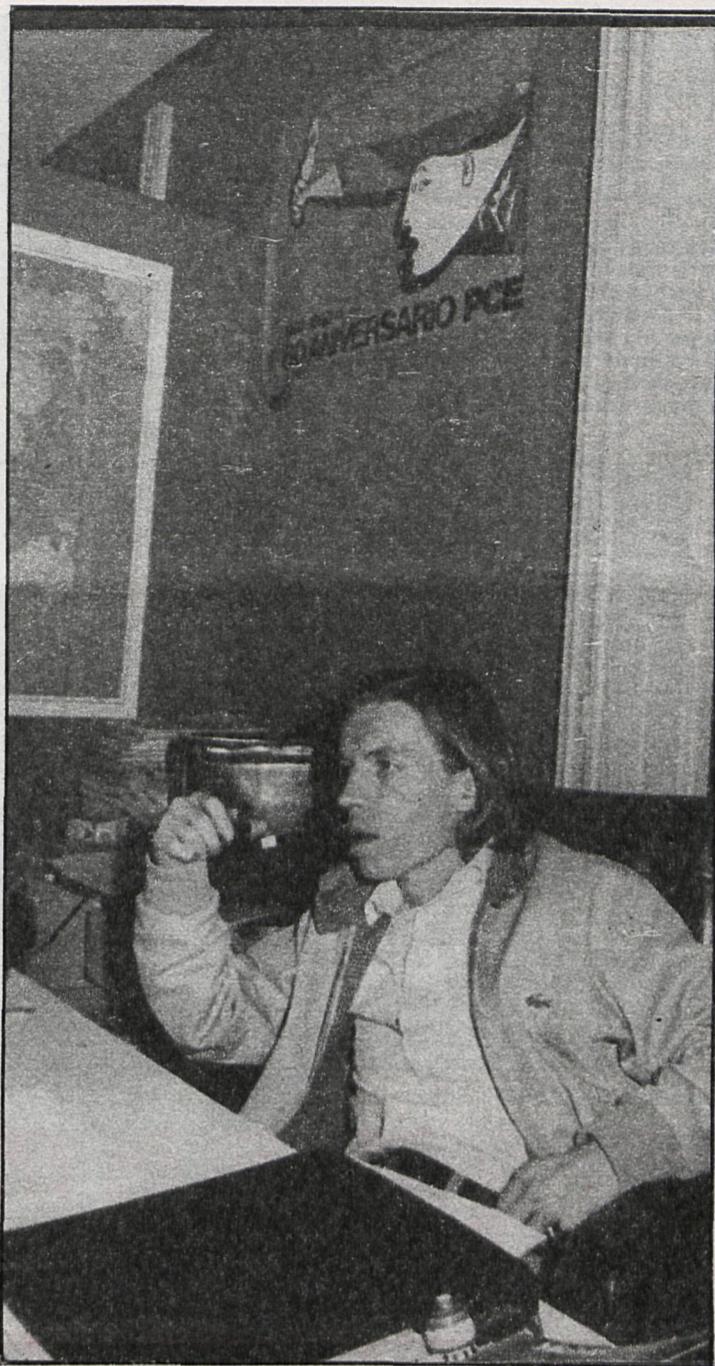
ciones entre los concejales y el pueblo. Tanto el alcalde, cuando es de izquierda, como los concejales, pueden recibir a decenas de ciudadanos, y diariamente los reciben, escuchan sus planteamientos y sus quejas, y esta especie de democracia directa funciona perfectamente. En las grandes ciudades, sin embargo, se hace indispensable arbitrar los mecanismos adecuados.

C.—Se cuenta con los grandes medios de comunicación...
 A. Z.—Sí, efectivamente, en las grandes urbes existen medios de comunicación de amplísima audiencia. Pero su papel, me parece a mí, está muy condicionado por su adscripción a determinadas políticas, no favorables a nosotros, y las secciones consagradas a la información local todavía están saliendo de su antiguo primitivismo, donde predominaba el cotilleo sobre los tratamientos

Los comunistas vamos a continuar con el pacto municipal. Madrid constituye una buena prueba de la unidad socialistas-comunistas

★ ★ ★

Si no hay acuerdo en la ley de Régimen Local, la derecha puede arrebatarnos por la vía parlamentaria lo que ha conquistado la izquierda en los ayuntamientos



período se han sucedido tres Gobiernos distintos. En mi opinión, la experiencia de la unidad municipal de la izquierda es positiva, y tanto más eficaz cuanto más profunda. El que rompe paga. Nosotros no vamos a romper, de ninguna manera, esta unidad, de la que Madrid constituye un buen exponente.

LEY DE REGIMEN LOCAL, PACTADA

C.—Un tema arduo, en torno al cual se esperan fuertes debates: el de la ley de Régimen Local.

A. Z.—Por prolongación natural del trabajo conjunto en los ayuntamientos en que se ha vencido electoralmente, la izquierda deberá colaborar íntimamente en el Parlamento cuando se discuta esta ley; de otra forma, arriesgamos que la derecha nos arrebathe, por vía parlamentaria, lo que hemos ganado en la votación municipal. La filosofía general que nosotros defendemos exige unos ayuntamientos democráticos, tanto en su interior (no al presidencialismo, por ejemplo) como al exterior, con un funcionamiento transparente y la participación de los ciudadanos.

Exige también unos ayuntamientos autónomos, libres de tutelas del Gobierno y la Administración central y sólo sometidos a un control de legalidad por el poder judicial. Dotados de unas competencias perfectamente definidas y de un régimen claro de competencias compartidas con las administraciones autonómicas y con la central. Y en tercer lugar, los ayuntamientos deben disponer de unos recursos que permitan realmente ejercer las competencias anteriores, recursos obtenidos a través de una fiscalidad local progresista y simplificada, y de una participación de las administraciones locales de los impuestos estatales. Como el proyecto lo presentará el Gobierno en noviembre, conviene que nos sentemos con los socialistas para concertar opiniones y tratar de articular una acción parlamentaria eficaz.

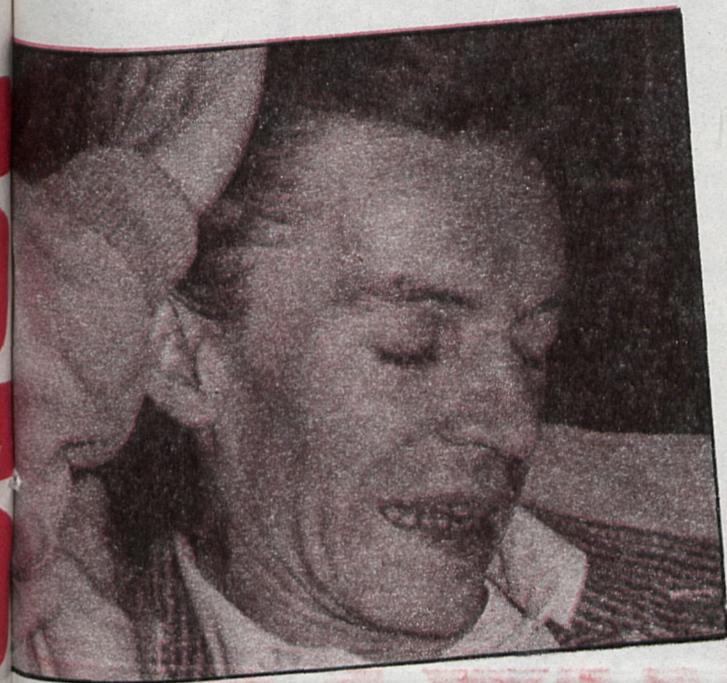
C.—¿Eurocomunismo y municipios?

A. Z.—El eurocomunismo no sólo se define en los libros; se define, sobre todo, en la experiencia. Los alcaldes y concejales comunistas llevan a los hechos, forzosamente, los principios eurocomunistas. Hacen eurocomunismo cotidiano. Día a día practican la colaboración con la izquierda. Día a día son partido de gobierno y de lucha. Día a día buscan soluciones en el nivel de la vinculación política representativa y participativa.

Ellos contribuyen a arraigar socialmente nuestras tesis. Se impone un salto hacia adelante, tanto en la política nacional de cada partido comunista, en su vida interna, como en la elaboración de posiciones comunes a nivel europeo. Nuestros problemas rezan también para los socialistas.

Hoy, la crisis convierte a Europa en una zona cada vez más subordinada. La tensión bipolar militar amenaza con tornarla en teatro de una guerra nuclear. Esto no tiene solución en el marco de la derecha tradicional, ni en el de un partido izquierda aislado. Si la guerra fría sirvió, en los años cuarenta, para dividir a la izquierda, tengo la esperanza que la actual crisis le abra los ojos y la lleve a colaborar y a unirse en cada país y en toda la región europea.

Eduardo G. RICO
(Fotos Leal)



Lo único que no ha ido para atrás en la política española ha sido la conducta municipal de aquellos ayuntamientos donde la izquierda es mayoría

★ ★ ★

El «punto negro» de la gestión municipal de socialistas y comunistas puede estar en la falta de relaciones directas y comunicación con los vecinos

★ ★ ★

Los ayuntamiento deberían organizar sus departamentos de relaciones públicas con inversiones adecuadas

★ ★ ★

No existe posibilidad de transformación sin contar con las asociaciones de vecinos

★ ★ ★

Estamos viviendo momentos de alta tensión y conflictividad en el pacto de la izquierda, los más altos que se han registrado hasta ahora



de los temas importantes. Muchos periódicos olvidan aún que estas secciones son las que más se leen.

C.—Es inminente el funcionamiento de las emisoras F. M. Quizá resulte interesante su irrupción en el mundo informativo.

A. Z.—De hecho ya hay radios municipales institucionales, con base material y técnica. En Galicia ha habido hace poco una reunión de dieciséis o dieciocho municipios —principalmente gallegos y catalanes— que ya disponen de estas emisoras. A propósito del tema, tengo que decir que en Córdoba, donde el alcalde es nuestro, se planteó el proyecto de solicitud de una emisora. Esta propuesta se rechazó de manera inesperada con los votos del PSOE. ¡Increíble!

C.—De cualquier forma los Ayuntamientos de izquierda deberían resolver de una vez este problema de las deficien-

cias en sus relaciones públicas. La gente protesta, quiere saber lo que se hace y también las razones por las que ciertas cosas no se hacen.

A. Z.—Es cierto, los ayuntamientos deberían organizar sus departamentos de Relaciones Públicas con inversiones adecuadas. Y los partidos de izquierda tendrían que facilitar una mayor información a sus militantes y simpatizantes.

LAS A. DE VECINOS, IMPRESCINDIBLES

C.—Hablemos de las asociaciones de vecinos. ¿Qué papel deben desempeñar con respecto a los municipios de izquierdas?

A. Z.—Nosotros defendemos decididamente la promoción del movimiento asociativo y no puede realizarse una política municipal progresista sin contar con él. De todos modos, en este sentido no vamos retrasados. Ten en cuenta que

en Roma, por poner un ejemplo foráneo, existe un Ayuntamiento comunista desde hace cuatro años, y su nivel de descentralización y participación está sólo un poco más avanzado que el actual de Madrid. Aquí no es excesiva la lentitud, aunque debemos profundizar y progresar más rápidamente. Antes, el tema de la participación se formulaba a nivel de la teoría. Ahora, la izquierda se da cuenta de que existen fuerzas contrarias que hay que superar, y que no existe posibilidad de transformación sin contar con la participación de los ciudadanos.

C.—Hablemos del pacto entre las izquierdas.

A. Z.—Hoy estamos viviendo momentos de tensión y conflictividad que son, seguramente, los más altos que se han registrado. Esta situación nos conduce a nosotros, comunistas, a profundizar más que nunca nuestra disposición de colaboración unitaria. ¿Por qué? Porque buena parte de esta tensión es reflejo de las limitaciones financieras y legales que viven los ayuntamientos. Los recursos son escasos y, por tanto, su distribución difícil.

En este contexto hay dos posibilidades: que la izquierda se enzarce en polémicas, achacándose responsabilidades mutuamente, o que la izquierda se una más que nunca para poner de manifiesto que las responsabilidades de los problemas recaen sobre el Gobierno.

Pero, en cualquier caso, existe una cosa bien cierta: que desde su constitución los ayuntamientos de izquierdas ahí están, continuando su gestión, mientras que en el mismo

Expectación e inquietud por las medidas de aparcamiento restringido

«Para disminuir el mucho desarreglo y a veces desorden de la circulación rodada por esta villa, que con frecuencia procede de los atascos y dificultades que origina no poder dejar en suficiente holgura de espacio y por el tiempo que a los quehaceres de sus conductores convenga los vehículos en la vía pública...» Así comienza el bando de la Alcaldía-Presidencia por el cual se limita el tiempo de aparcamiento en 143 calles del centro de Madrid y la vigilancia de los coches de los residentes en la zona desde primeros de noviembre

Este bando, que debiera haber entrado en vigor el día 15 de octubre, ha sido prorrogado en varias ocasiones y forma parte de una campaña del Ayuntamiento para el ordenamiento del tráfico rodado y para la disminución de consumo de líquidos energéticos. Con él se pretende también disuadir al ciudadano de que utilice su vehículo privado en favor del transporte colectivo de superficie. Apoyando esta campaña, la EMT hizo público en días pasados la creación de 25 nuevas líneas, que enlazan barrios periféricos —barrio del Pilar, San Blas-Canillejas, Carabanchel, Vallecas-Entrevías— con distintos puntos del centro y la ampliación de su red a más de dos mil kilómetros de longitud en sus distintos itinerarios.

APARCAMIENTO RESTRINGIDO

El bando del alcalde por el que se regula el estacionamiento vigilado dice, resumidamente, lo que sigue:



DESATASCAR MADRID

— La limitación de estacionamiento de vehículos tendrá lugar en un área delimitada en el centro de Madrid, cuyas dimensiones se irán agrandando.

— Esta limitación tendrá vigencia los días laborables, de lunes a viernes, desde las nueve de la mañana a las ocho de la noche. Los sábados el horario será de nueve a dos de la tarde.

— Quedan excluidos de la limitación de duración del estacionamiento y del servicio de vigilancia los siguientes vehículos: motocicletas, ciclomotores, bicicletas, vehículos que estén realizando operaciones de carga y descarga —siempre que el conductor esté presente—, los vehículos estacionados en zonas reservadas para su categoría y actividad, los autotaxis —cuando el conductor esté presente—, los vehículos en servicio oficial, los vehículos pertenecientes a representaciones diplomáticas, las ambulancias y demás vehículos destinados a la asistencia sanitaria, los vehículos propiedad de minusválidos cuando estén conducidos por sus titulares.

RESIDENTES Y NO RESIDENTES

Los usuarios del servicio, según el bando de la Alcaldía, se dividen

en las categorías siguientes: residentes permanentes, residentes temporales y no residentes.

Tendrán la consideración de **vehículos residentes permanentes** los pertenecientes a personas físicas que figuren empadronadas en el mismo barrio y zona censal donde se realice el estacionamiento. La condición expresada se otorgará previa comprobación del empadronamiento del usuario en el acto de proveerse de la correspondiente tarjeta de estacionamiento y exhibición del original del permiso de circulación del vehículo, siempre que coincida el domicilio en ambos documentos.

Tendrán la consideración de **vehículos residentes temporales** los pertenecientes a las personas físicas que, empadronadas fuera del término municipal de Madrid, acrediten documentalmente, mediante certificación expedida por el organismo oficial competente, su necesidad de residencia temporal dentro de la zona donde se realice el estacionamiento.

Tendrán la consideración de **vehículos de no residentes** los pertenecientes a personas jurídicas, los pertenecientes a personas físicas que no figuren empadrona-

das en el mismo barrio y zona censal donde se realice el estacionamiento, los de personas físicas que no exhiban la tarjeta de estacionamiento.

TARJETAS DENTRO

Para estacionar en la zona establecida, los usuarios deberán proveerse de la correspondiente tarjeta de estacionamiento en los lugares habilitados al efecto, previo pago de la tasa establecida en la ordenanza fiscal correspondiente.

La tarjeta de estacionamiento deberá ser colocada en la parte interior del vehículo, en el parabrisas, fijándola convenientemente para evitar su caída y de forma que resulte perfectamente visible desde el exterior.

La duración del estacionamiento en el caso de residentes permanentes y temporales no estará limitada, salvo señalización específica o norma general en contrario. Cuando se trate de no residentes, la duración del estacionamiento no podrá exceder del marcado en la tarjeta o tarjetas de estacionamiento, que, como máximo, será de hora y media. Transcurrido este tiempo, el vehículo no podrá ser estaciona-

do en un radio de acción de 250 metros del lugar que ocupaba.

Los usuarios que tuvieran la consideración de no residentes, al llegar al lugar de estacionamiento deberán perforar en la tarjeta correspondiente el mes, día y hora de llegada, de modo que quede inutilizada para cualquier uso posterior, y que la perforación sea visible fácilmente desde el exterior del vehículo.

La utilización fraudulenta de la tarjeta de estacionamiento o la infracción de cualquiera de las normas establecidas se sancionará con una multa de 500 pesetas.

Medio de locomoción	Kw/h. por kilómetro
Bicicleta.....	0,016
Transporte a distancia	
Autobús.....	0,29
Tren.....	0,50
Coche.....	0,60
Avión.....	1,50
Transporte urbano	
Transportes públicos.....	0,61
Coche.....	1,50

Gasto energético según los medios de locomoción. Los datos citados se recogen en el libro de Holger Strohmann «Manual de educación ecológica».



CUANDO LAS CALLES DEL VECINO VEAS CERRAR..

Otras ciudades han afrontado, con mejor o peor fortuna, medidas para un mejoramiento del caos urbano como consecuencia del aumento del tráfico en las grandes ciudades. Exponemos a continuación cómo «se lo montan» en las capitales europeas para paliar el gravísimo problema circulatorio

PARIS: «LA PATRIA DEL PARQUIMETRO»

El control del aparcamiento está extendido por todas las ciudades. Entre ellas cabe destacar París, a la que se podría denominar la patria del parquímetro, ya que es una gran propugnadora de este método en la vía pública, aunque curiosamente no está extendido por el resto de las ciudades francesas.

No obstante, últimamente se está intentando reconvertir la regulación del aparcamiento por parquímetros. En este sentido se realizan experiencias muy localizadas al objeto de sustituir el parquímetro individual por parquímetros colectivos, máquinas expendedoras de tiempo que pueden abastecer a varios vehículos al mismo tiempo.

Los grandes aparcamientos de disuasión a la entrada de la ciudad es otra de las medidas que se han adoptado en París, con el objeto de evitar que los coches lleguen al centro urbano. Para ello se dota

a esta estaciones de transferencia modal del transporte público necesario.

El resultado, sin embargo, no es el esperado, y la utilización de los grandes aparcamientos de disuasión es escaso, debido a que estos se encuentran muy cerca de la ciudad y resulta difícil disuadir al conductor que deje su vehículo después de un recorrido largo y sometido a un tráfico duro.

La gran medida adoptada en París para resolver el problema de la congestión del tráfico es, sin duda, la creación de la RATP, empresa pública de transporte que integra autobuses, Metro y ferrocarriles de cercanías, que goza para 1980 de un presupuesto de unos 8.000 millones de francos, de los cuales 2.000 millones se dedicarán a la inversión de nuevas líneas ferroviarias, alargamientos de la red y similares.

Dentro de esta política de transportes, mediante cuyo sistema tarifario sólo se recupera del 40 por 100 de los gastos de explotación, el autobús juega el papel de acercamiento al otro tipo de red —ferrocarril y Metro—, lo que permite mantener una situación de equilibrio con el tráfico rodado de automóvil que resulta muy duro, dado el alto nivel de concongestión que existe en la ciudad.

LONDRES: ACTUACIONES URBANISTICAS CONTRA EL TRAFICO

Londres, por su parte, fue la primera ciudad del mundo donde se introdujo el concepto de residentes dentro de sus medidas encaminadas a regular el tráfico a través de la restricción del aparcamiento. La medida es similar a la adoptada desde hace unos días en Madrid. El residente está penalizado con un precio por el uso de la plaza de aparcamiento, aunque éste es me-

nor que el estipulado para el resto de los ciudadanos que utilizan estas mismas plazas para aparcar su vehículo. Asimismo, el tipo de documentación de que dispone el residente es parecida a la que se facilita en Madrid.

Ahora bien, la gran innovación que introduce Londres para solucionar el problema de la congestión del tráfico en el centro de la ciudad es, sin duda, la actuación urbanística, medida de gran importancia, de la que cabe esperar los mejores resultados.

Así, a través de la Administración central se está ayudando a la promoción de viviendas sociales en el centro congestionado, con el fin de reconvertir el fenómeno de expulsión del residente, que no puede competir con el precio que pueden pagar las oficinas y grandes empresas. De esta forma se pretende acortar la distancia de casa al trabajo, que tiene una repercusión positiva en la utilización del medio de transporte.

Otra medida de tipo urbanístico adoptada es la de exigir dotación de plazas de aparcamiento en las oficinas y centros de trabajo ubicados en el centro urbano. Si bien la dotación de plazas de aparcamiento que se construyen en el centro es muy pequeña, de forma que se invita a las personas que tienen que acceder a ese lugar de trabajo a que utilicen el sistema de transporte público. La dotación de plazas de aparcamiento en el centro es aproximadamente de una por cada 2.000 metros cuadrados de superficie. Al no ser posible aparcar, dada la escasa oferta, se consigue una transferencia del transporte privado al público, que posee un nivel de calidad elevado.

CIUDADES ITALIANAS, ENTRE LAS PRUEBAS Y EL CAOS CIRCULATORIO

Milán se podría considerar como la ciudad de la prueba, ya que continuamente se experimentan nuevas fórmulas para evitar la congestión del

tráfico en el centro. La última prueba que se está realizando consiste en una nueva forma de regulación del aparcamiento a través de zonas acotadas en las que se limita el tiempo de estancia, acompañándolo de una elevada efectividad de las multas.

Sin embargo, Roma, la otra gran ciudad italiana, se puede considerar como un caso perdido. El caos circulatorio parece irresoluble a pesar de las diferentes medidas que se han ido adoptando: vigilancia del aparcamiento, peatonalización de calles, promoción del transporte público con un sistema tarifario muy barato y otras.

Pero las características de la ciudad, con un importante centro histórico, con calles pequeñas y la permanente transgresión de todas las medidas, ha provocado el fracaso permanente de todas las fórmulas empleadas. Roma, pues, sería una ciudad a no imitar.

MUNICH: LA PRESION DEL VEHICULO PRIVADO

A la hora de hablar de Munich no se puede olvidar que una de sus características más importantes es la baja densidad de población, lo que implica condiciones menos adecuadas para el funcionamiento de la red de transporte colectivo, ya que abastecen a poca población y las condiciones urbanísticas le imponen unos costos elevados que repercuten en las tarifas. No obstante, las condiciones de explotación resultan más fáciles, dado que la regularidad y la frecuencia se pueden mantener con más facilidad.

La alta motorización y, como consecuencia una gran presión del automóvil privado, es el denominador común que se observa en Munich al igual que en el resto de los países desarrollados, lo que supone una pérdida considerable de tiempo, dinero y energía, además de un gasto de superficie mayor y un gran número de muertes.

Miles de ciudadanos tendrán que dejar el coche particular en casa o exponerse a la multa por mal aparcamiento

* * *

La limitación de estacionamiento de vehículos irá aumentando progresivamente hasta alcanzar todo el centro

* * *

Estarán limitados los días laborables, de lunes a viernes, desde las nueve de la mañana a las ocho de la noche.

Los sábados el horario será de nueve a dos de la tarde

* * *

Quedan excluidos de la limitación de duración del estacionamiento y del servicio de vigilancia las motocicletas, bicicletas y vehículos de carga y descarga



¿TIENE USTED PERMISO?

A partir del día 14 de octubre los vecinos empezaron a adquirir las tarjetas de residentes y residentes temporales en las Escuelas Aguirre —Alcalá, 62—, de nueve de la mañana a ocho de la noche, excepto los sábados, en que la hora de cierre se adelanta a las dos de la tarde.

Los interesados llevarán el permiso de circulación y una fotocopia del mismo, el DNI y su correspondiente fotocopia. Allí recogerán un sobre con el bando del alcalde y una instancia de solicitud de la tarjeta. Una vez cumplimentados estos papeles se comprobará el lugar de empadronamiento. Para que los documentos sean válidos será necesario que coincidan los domicilios del DNI y del permiso de conducir. Si cumplen estos requisitos se procede a estampar la matrícula del vehículo.

El distintivo para residentes temporales podrán obtenerlo aquellas personas que, estando empadronadas fuera de la provincia de Madrid, residan temporalmente en la zona afectada. Los documentos que deberán presentar son: certificado extendido por el organismo correspondiente y que acredite su carácter de residente temporal en Madrid, certificado de empadronamiento fuera de la provincia de Madrid y certificado de residencia temporal, extendido por la junta municipal correspondiente a su domicilio.



Las tarjetas para residentes permanentes y residentes temporales serán de color rojo y su precio será de 900 pesetas anuales, y llevarán el número de distrito y barrio en que se habita.

BONOS DE NO RESIDENTES

A partir del día 25 de octubre estos bonos se adquieren en los estancos. Los que permiten estacionar por espacio de media hora (rojos) cuestan 15 pesetas; los de una hora (amarillos), 30 pesetas, y los que permiten estacionar por el tiempo máximo, una hora y media (verdes), tienen un precio de 45 pesetas.



Reportajes: Fuencisla Muñana
Anabel González
Fotos: Botán-Abad