

La Comunidad de Madrid, con más de 6.000.000 de habitantes, posee la mayor concentración urbana del país. El destino preferido para huir del asfixiante entorno urbano es la Sierra de Guadarrama, convertida en un parque temático donde se está imponiendo la cultura del "todo vale". Lo que se traduce en masificación del espacio por la afluencia de visitantes, cada cual, con su vehículo, generando el consecuente colapso y una ingente emisión de gases de efecto invernadero a la atmósfera. Situación, cuando menos inaceptable, pues estamos hablando de un Parque Nacional. Pero no todo es negativo, la incipiente colaboración de agentes privados y administración, propiciada por iniciativas basadas en la Economía del Bien Común (EBC), muestran nuevas formas de afrontar los problemas, de los que todos somos responsables.

## Movilidad sostenible en los espacios naturales protegidos: participación del sector privado en la gestión.

Nuria Hijano Baonza

Montnature. Centro de Difusión del Patrimonio Natural y Cultural de Montaña

### Uso irracional de los recursos naturales.

El Parque Nacional de la Sierra de Guadarrama fue declarado en el año 2013. Es el último amparado con esta figura y sin embargo, parece ser ya el más visitado del país. Su declaración, ha generado un efecto llamada sin precedentes con consecuencias inmediatas. Emulando al Central Park neoyorquino, la Sierra de Guadarrama parece haberse convertido en un gran parque urbano de la ciudad de Madrid, donde los procesos naturales y la vida rural están supeditadas a los caprichos de la demanda, creciente e imparable, de espacios abiertos para el ocio y recreación. Aunque el [art 45 de nuestra Carta Magna](#) parte de dos premisas básicas para que haya un "medio ambiente adecuado y un uso racional de los recursos naturales". Una, dirigida a todos los ciudadanos: "el derecho al medioambiente y el deber de conservarlo" Y, otra, el mandato a los poderes públicos: "defender y restaurar el medio ambiente"; nos enfrentamos ante la paradoja de que la integridad del espacio natural, está claramente comprometida, pues su capacidad de acogida está desbordada.

Poniendo el acento en que la masificación elimina la esencia del disfrute y calidad de visita, es una grave amenaza para la flora y fauna, la calidad del aire y las aguas; el mal tratado "derecho al medio ambiente" lanza a los habitantes de la ciudad, a disfrutar de la naturaleza, cada cual con su juguete: bici, esquís, trineo, etc., a practicar su actividad preferida -toda aquella que termine en el sufijo anglosajón "-ing"- . Sin que el visitante muestre la mínima preocupación por el impacto de su conducta.



Debido a la afluencia de vehículos a los puertos, especialmente al conocido Puerto de Navacerrada y el de los Cotos,

presenciamos episodios de atascos kilométricos y la consiguiente saturación de los aparcamientos habilitados en dichos altos. Cuando están completos, el excedente está colmatando zonas que no gozan de control, estacionando de forma irregular en cunetas e incluso sobre la propia vía invadiendo sus carriles, bloqueando totalmente el tránsito en ambas direcciones y que puede ocasionar graves situaciones que ponen en peligro la seguridad de viandantes y visitantes, por obstrucción en caso de necesidad de evacuación y /o acceso de servicios por emergencias, de las que incluso los propios causantes pueden ser protagonistas. Además, esto genera conflictos de convivencia por enfrentamientos entre los visitantes o de éstos con los vigilantes del Parque Nacional y Guardia Civil, donde la mofa hacia las autoridades y el comportamiento incívico y déspota del "yo tengo derecho a..." muestra auténticas situaciones al límite de lo socialmente aceptable. Como si la opulencia y el bienestar fuesen enemigos acérrimos de la construcción de tejidos sociales, esta máxima es llevada al extremo cuando, cumplida la jornada laboral, nos lanzamos a la catarsis frenética del tiempo libre, el ansiado fin de semana, sin considerar las circunstancias que nos rodean. Olvidando la maxime obligatur de la verdadera convivencia democrática, respetar los derechos ajenos y no abusar de los propios. Lo que Ortega y Gasset llamó "hiperdemocracia" donde al ciudadano no le interesan los principios de civilización sino saciar su ego carente de sentido de uso y cuidado de la naturaleza, pues la conservación se paga con el patrimonio de los habitantes rurales, desposeídos de sus derechos de gestión de montes y aprovechamientos tradicionales. ¿Por qué un pastor local ha de pagar derechos de pastos para alimentar a su rebaño y un turista que viene de visita desde la ciudad tiene derecho a pisarlos practicando senderismo?



Responsabilidad social, la amnesia colectiva.

La declaración de Espacios Naturales Protegidos es la máxima expresión del mandato "defender y restaurar el medio ambiente". Ahora bien, aunque el Plan rector de Parques Nacionales teoriza en relación al uso público, infraestructuras e instalaciones indicando que "se realizará un adecuado seguimiento y evaluación de las actividades de uso público dentro de los parques, aplicándose las oportunas medidas correctora", ni se realiza tal seguimiento, ni mucho menos se aplican medidas que atiendan a los efectos sobre el medio natural y a la calidad de la visita.

Continua el Plan Director en sus disertaciones diciendo que "Las carreteras existentes en el Parque Nacional, independientemente de su potencial utilización como vías de comunicación, deben ser consideradas como elementos singulares para facilitar su visita. Cualquier acción sobre las mismas dará prioridad a los factores medioambientales y a su integración en el entorno... las soluciones al exceso de tráfico se orientarán hacia su limitación o reducción y no hacia la ampliación". Si bien, la realidad aniquila estas meras declaraciones de intenciones de quienes confeccionan leyes en despachos y se olvidan de que la gestión eficiente conlleva ocuparse de una situación problemática in situ.

La mejor arma contra la masificación es el mal tiempo, pero irónicamente el cambio climático cada vez ofrece más días soleados y secos. Por lo que reducir la huella de carbono parece ser el camino a recorrer si queremos un futuro mejor para nuestros ecosistemas. El transporte público se caracteriza por sus múltiples y conocidas bondades al respecto, por lo que su fomento es perentorio. En el área de montaña que nos ocupa, es prácticamente inexistente. Y si existe, resulta ineficaz por falta de operatividad, mantenimiento y precios abusivos como el caso del tren de cercanías que comunica los puertos de Navacerrada y de los Cotos con Madrid. Aunque la administración gestora puso un autobús que daba la vuelta completa al Parque Nacional el primer año de su existencia, pronto se demostró que no fue sino mera propaganda que desapareció a la semana siguiente de las elecciones autonómicas de 2014 y de cuya arbitraria gestión se podría escribir otro extenso artículo.

Mientras aquéllos que un día saturan los espacios, otro, exigen que la administración haga algo para acabar con la masificación. Abusando de Ortega impera la *"pérdida de conciencia histórica"*, que ha convertido a la ciudadanía del s. XXI en un "niño mimado, para el que todo está permitido y nada obligado". De tal suerte, que, si surge algún problema, aunque él mismo sea el causante, toda la "organización social y material está a su servicio" y debe ser la administración quien resuelva para que sus necesidades sean colmadas sin mediar esfuerzo alguno por su parte.



Si bien es cierto que para poder disfrutar de un medio ambiente adecuado el estado debe garantizar "uso racional de los recursos naturales" ¿qué debemos hacer los ciudadanos al respecto? o más concretamente ¿en beneficio del común a qué estamos dispuestos a renunciar en nuestro día a día, para no impactar ambientalmente con nuestras conductas? ¿Estamos dispuestos a no escalar en una zona de nidificación, a circular con nuestras bicis sólo por caminos habilitados para evitar la erosión o a visitar los espacios naturales prescindiendo del vehículo particular y empleando el transporte colectivo?

### Emprendimiento positivo para la innovación social.

Si continuamos desgranado el artículo 45, el mandato a los poderes públicos debe realizarse "apoyándose en la indispensable solidaridad colectiva" es decir, es necesaria una actitud proactiva de la ciudadanía para lograr un medio ambiente adecuado.

Haciéndonos eco de esta máxima, en Montnature, Centro de Difusión del Patrimonio Natural y Cultural de Montaña cuyo objeto social es la implementación de proyectos de desarrollo socio-económico en áreas de montaña dentro de la corriente conocida como Economía del Bien común (EBC- "Movimiento Austria" Christian Felber y otros. 2008), decidimos participar activamente en la conservación del medio ambiente. En el año 2015 impulsamos una iniciativa de movilidad sostenible dentro de nuestro programa de acciones por el clima y elegimos para ello la localidad de



Rascafría, donde se ubica nuestra sede.

Este pequeño pueblo de algo más de 1000 habitantes es el municipio que más territorio aporta al Parque Nacional. Más del 50% de su territorio está afectado por el espacio protegido. Huelga decir que, gracias a 25 años previos de protección del Parque Natural de las Lagunas Circo de Peñalara, es uno de los lugares mejor conservados de la comunidad de Madrid. Un oasis que, si bien se libró de las especulaciones urbanísticas de la burbuja recientemente pinchada, preservando su paisaje natural y actividad rurales, se ve ahora amenazado por otra burbuja, el turismo descontrolado. Cientos de coches acceden y colapsan el Puerto de Los Cotos, junto al Macizo de Peñalara, que pertenece al municipio, sin embargo, el impacto económico de la afluencia turística apenas reinvierte en la localidad, puesto que la mayoría de los visitantes ni siquiera necesitan pasar por el pueblo para acceder al puerto.



Ante la dimensión del problema, iniciamos la campaña evaluando la opinión de los visitantes y población local sobre la necesidad de conectar mediante transporte colectivo el Puerto de los Cotos con la localidad. Los resultados fueron aplastantes, el 100% de los encuestados dieron una respuesta afirmativa. Pero lo más concluyente fueron las razones sobre su utilización. La mayoría, un 36%, lo alegaba problemas de estacionamiento. Un 29%, "por motivos de conservación del medioambiente" los que demuestra cierto grado de concienciación de la población por minimizar sus impactos, por otra parte, esencial en la ordenación del uso público dentro del espacio y otro 28%, por "logística de una actividad montañera" Lo que, sumado a la falta de aparcamiento, demuestra una creciente demanda del ocio y actividades al aire libre y la elección de los espacios protegidos para ello.

Pero fue el epígrafe "Otros motivos" el que permitió un análisis real de la necesidad de políticas a favor del transporte ecológico que incentive conductas y actividades sostenibles, con ello contribuir al desarrollo socioeconómico, con la consecuente compensación a población local por la declaración del espacio como protegido. Se dieron respuestas ilustrativas como "Aunque pagamos los mismos impuestos que los habitantes de otros municipios, aquí no tenemos los recursos que se consideran básicos actualmente, ni en tema sanitario, ni en educación, ni en transportes, ni en opciones de tiempo libre o de empleo...etc. Así que, al menos, podríamos ir a los lugares que forman parte de nuestro pueblo" (Población local)

En el invierno de 2016, coincidiendo con la máxima afluencia de visitantes atraídos por la presencia de nieve, conectamos Rascafría con el Puerto de Los Cotos y la estación de Valdesquí mediante un servicio de transporte colectivo. Nuestra finalidad era promover acciones que contribuyeran a mejorar la situación ambiental de la Sierra de Guadarrama, la movilidad de vecinos y visitantes, el desarrollo económico y social del pueblo y, porque no, hacer una llamada de atención de la administración sobre el camino que debía seguirse.

Financiamos y gestionamos el servicio de forma privada, sin apoyo externo. Aunque hicimos una planificación y gestión precisa, el autobús estaba preparado para afrontar las necesidades de seguridad del itinerario de montaña recorrido, se programó para dar respuesta a la demanda de los usuarios conectando con aparcamiento público habilitados en el casco urbano y poniendo en valor los recursos de nuestro territorio, como bus + forfait de la estación de esquí; la realidad nos mostró que el usuario sólo acudía al servicio si no podía acceder con su vehículo al aparcamiento del Puerto de Cotos, por lo que el medio ambiente sólo le interesaba en cuánto pudiera disfrutarlo. Nuestra aspiración de costear el servicio con los ingresos generados con los billetes demostró ser inviable. Y aunque el proyecto buscaba disminuir la masificación y consecuencias del impacto ambiental del uso del vehículo privado en el corazón del Parque Nacional, la Consejería de Medio Ambiente, ni siquiera se dignó a contestar a nuestra petición oficial de mantener una reunión al respecto.

Todo ello provocó que el servicio fuera suspendido.

### **Lo que no te mata te hace más fuerte, creando alianzas para lograr objetivos.**

Llegó el año 2017 y lo que antes era un problema de fin de semana en temporada de nieve por el efecto reclamo que causa ésta, ahora, todos los fines de semana e incluso entre semana, los aparcamientos están desbordados. Por lo que el ayuntamiento de Rascafría y el Parque Nacional han dado un nuevo impulso a nuestra iniciativa. Iniciándose así un camino muy alentador de cara al futuro protagonizado por la colaboración entre el sector privado y la administración en beneficio del interés colectivo.

El acuerdo de colaboración se realiza en virtud de la ley Declaración del Parque Nacional Sierra de Guadarrama, cuya conservación se considera de interés general y tiene entre otras finalidades: "Contribuir a un desarrollo sostenible de las poblaciones situadas en el área de influencia socioeconómica y ordenar, de forma compatible con su conservación, el uso y disfrute público."

Para ello la Administración puede establecer instrumentos de colaboración con las entidades empresariales y las personas físicas y jurídicas radicadas en el interior del Área de Influencia Socioeconómica. dentro de la estrategia cooperativa del V-VI Programa de la Comunidad Europea de política y actuación en materia de medio ambiente y desarrollo sostenible como instrumento horizontal de apoyo en aras de satisfacer el interés general de conservación de la naturaleza, al amparo de los principios de participación y confianza legítima entre la administración y los particulares en sus relaciones.

Juntos, estamos desarrollando un modelo de movilidad sostenible. El sistema es muy sencillo, el Ayuntamiento asume los costes fijos (empresa transportista) y realiza las gestiones de intermediación entre las diferentes administraciones implicadas, el Parque Nacional ha habilitado las paradas y presta personal de apoyo para el control del aparcamiento del Puerto de los Cotos y nuestra empresa, Montnature, realiza la gestión del servicio, que incluye: aportación de nuestra fuerza de trabajo y oficina para la gestión logística y de usuarios y el programa de difusión e información. Nuestra gestión se compensa con los ingresos obtenidos por la venta de billetes hasta el 75% de ocupación de plazas del autobús, asumiendo, por tanto, el riesgo derivado de la falta de ocupación del servicio. A partir del 75% de ocupación, los ingresos se entregan al ayuntamiento. Y es aquí donde la economía del bien público entra en juego como una alternativa real a los viejos modelos de gestión basados en licitaciones que agotan los recursos públicos en la búsqueda de máximo beneficio a costa de la eficacia de gestión. En Montnature no renunciamos al lucro, somos una empresa, pero consideramos que rendimiento económico debe hacerse elevando también la riqueza social, con la que todos ganamos integrando la economía en el contexto social, cultural y ecológico.



### Ejercicio de generosidad ciudadana y autoridad de la administración.

No obstante, el visitante no parece dispuesto a renunciar a su aparente comodidad del vehículo privado. Nuestro objetivo no busca facilitar la visita al espacio protegido, si no que ésta se canalice directamente desde el pueblo mediante transporte sostenible. El éxito del proyecto se materializará cuando se reinvierta la conducta del visitante y no intente acceder a los puertos a aparcar y si no lo consigue, utilice el autobús, pues esto agrava el problema de huella de carbono en el interior del espacio protegido. Mientras se pueda acceder con vehículo privado difícilmente se utilizará el transporte colectivo y en tanto en cuanto este no se utilice, será inviable. Durante la campaña de invierno en los puertos hay presencia de efectivos para la ordenación del tráfico. Después, los dispositivos especiales de control desaparecerán y volveremos a presenciar la vía libre para todos, aparquen donde quieran, pasen y vean. La solución supone adoptar decisiones valientes dirigidas a limitar el acceso de vehículos privados, por lo que es necesaria la colaboración de todos los agentes implicados y en particular de las administraciones responsables en la gestión de los diferentes sectores del territorio.



En consecuencia, que la técnica de tutela selectiva del medio natural sea efectiva depende, más que de la

declaración en sí, de la regulación de goce público y de aprovechamiento de los recursos en el área tutelada, lo que supone imponer restricciones que las hagan compatibles con las exigencias de conservación de sus valores, velando por el equilibrio de derechos afectados. En definitiva, supone la creación de alianzas inclusivas que se construyen sobre la base de principios y valores, una visión compartida y objetivos comunes. Se deben adoptar medidas urgentes encaminadas a movilizar, reorientar y aprovechar los recursos, siendo el recurso más valioso la responsabilidad social del ciudadano.