

Ayer tuvo lugar el XIII Encuentro Ciudadano con la Movilidad 'Ciudad 30', organizado por el Ayuntamiento de Bilbao y el RACVN, con la colaboración de Pons Seguridad Vial y Arag

LA CIUDADANÍA ES CADA VEZ MÁS CONSCIENTE DE LA NECESIDAD DE REGULAR LA CONVIVENCIA EN LA MOVILIDAD URBANA

- **Pedro Martínez de Artola, Presidente del RACVN, asegura que “Todos tenemos que meditar sobre lo que hemos escuchado en esta Jornada”. “Debemos asimilar un nuevo concepto de Movilidad, de convivencia entre todos los implicados y aceptar una nueva filosofía, diferente a la del siglo XX. Somos un automóvil club y eso nos importa de verdad”. “La Ciudad 30 es un nuevo concepto para entender la movilidad en las ciudades y modifica las circunstancias de todos los que ocupan la ciudad”.**
- **Asier Abaunza, Concejal de Circulación y Transportes del Ayuntamiento de Bilbao, defiende el aprendizaje de la experiencia de otras ciudades como Pontevedra o Vitoria-Gasteiz, pero desde la realidad de una ciudad como Bilbao que se ha esforzado y tiene resultados, pero que “ha de lidiar con el urbanismo de los años 70, con falta de espacios de convivencia”. “Hay que transformar el uso de las calles y quitarle espacio al coche”. “Bilbao está abierta a la pacificación del tráfico en las calles”.**

Bilbao, 20 de noviembre de 2014. El siglo XX ha quedado totalmente superado cuando hablamos del concepto de Movilidad, sobre todo en las ciudades. En el XIII Encuentro Ciudadano con la Movilidad se ha analizado a fondo el concepto de Ciudad 30, una propuesta que está teniendo cada vez más aceptación. Se trata de una experiencia para ordenar los espacios que corresponden a cada uno, que deben ser respetados por peatones, ciclistas, motoristas y coches.

Recuperar la sensación de que los ciudadanos puedan estar en la calle con total tranquilidad, como verdaderos protagonistas, es uno de los retos más importantes de la Nueva Seguridad Vial.

El objetivo 0 muertos, 0 contaminación, está dejando de ser una quimera para convertirse en una realidad asimilada por buena parte de la población. Para conseguir avanzar en estos aspectos, las sanciones tienen que jugar su papel, pero la Educación es básica.

La Administración y por extensión la legislación ¿qué papel tiene en este cambio? Francisco **Javier Villalva, Jefe de la Unidad de Ordenación Normativa de la DGT**, reconoce que “Se tenía que haber empezado a regular a fondo en los años 80 del

pasado siglo, pero no ha sido hasta ahora, con el Nuevo Reglamento de Circulación de 2014 que se ha puesto en marcha. Eso representa que el marco de esta reglamentación debe ser abierto. Cada ciudad tiene sus peculiaridades y tiene que aplicar las normativas según su estilo urbano”. Villalva se muestra partidario de “ir sacando conclusiones de todo aquello que funcione bien y de todo lo que se ha hecho bien hasta ahora”. “La siguiente gran reforma tiene que ser una Ley de Movilidad Segura y Sostenible”.

También añade que “es muy importante tener en cuenta la convivencia entre peatones, ciclistas y vehículos a motor, y ver cómo afecta la llegada de los coches eléctricos e híbridos”.

Franciso Paz, director de Proyectos de Pons Seguridad Vial, basó su intervención en la aplicación de la Norma ISO 39001. Destacó que “Es una herramienta que representa la excelencia en la gestión de la seguridad vial”, y reclamó que las Administraciones “no pueden ni deben ser ajenas a las herramientas internacionales que permiten la bajada de la siniestralidad vial”. En relación a la norma internacional certificada por AENOR en nuestro país, “frente a la opinión o a las buenas intenciones hay que seguir una base metodológica que permita optimizar los recursos disponibles, garantizar el cumplimiento de los objetivos del plan de seguridad vial, corregir las posibles desviaciones y mejorar la eficacia del sistema aplicando políticas de calidad”. El responsable de la consultora concluyó su ponencia señalando que la actual movilidad en nuestras ciudades nos genera problemas “que no solo llegan a acabar con nuestra vida, sino que deterioraran su calidad”.

“La clave de la Zona 30 es la convivencia”, expone **M^a Eugenia López-Lambas, del Centro de Investigación del Transporte de la Universidad Politécnica de Madrid**. “Por muy avanzada que sea una ciudad, los conductores se van acostumbrando y tienden a aumentar la velocidad poco a poco”, con lo que hay que estar vigilantes. “Una talla no se adecúa a todos los cuerpos, por lo que hay que preguntarse en cada caso para qué queremos esas Zonas 30 y hacer una evaluación”. También hay que tener en cuenta que “con la Zona 30 en principio mejora la contaminación, pero no siempre es así, porque en muchos casos aumentan las emisiones de cada vehículo, pero al disminuir la circulación acaba compensando”.

López Lambas recordó que “las Zonas 30 empezaron en Europa como una experiencia limitada en el tiempo en Graz (Austria), que se planteó para dos años, pero su éxito nos ha llevado a la situación actual”.

Miguel Anxo Fernández Lores, alcalde de Pontevedra, una de las ciudades que más se pone como ejemplo de convivencia en la movilidad y seguridad vial, comenta que “Llegamos a la conclusión que para conseguir un tráfico sostenible teníamos que reducir el uso de los vehículos drásticamente, sobre todo en los usos que no son totalmente necesarios”. En cambio, “los usos que son imprescindibles, como llegar hasta casa, disponer de espacios donde poder cargar un vehículo (lo llamamos zona de servicios) durante unos minutos o contar con parkings en lugares estratégicos, deben ser respetados. La gente se lo cree y respeta las normas”.

Desde la aplicación de las nuevas normativas en Pontevedra, “El espacio para los peatones se ha incrementado en un 300%, la reducción del tráfico en zona restringida ha bajado un 92,5% en la zona central y un 47% en el conjunto de la ciudad.”

Su conclusión es que “para que la ciudad funcione se necesita tener poco tráfico, así hemos conseguido 0 muertos, muy pocos accidentes y una excelente convivencia”.

Otra de las ciudades donde la convivencia en vialidad urbana se considera un éxito es Vitoria-Gasteiz. **Juan Carlos Escudero, Director del Centro de Estudios Ambientales del Ayuntamiento**, explica que “Nuestra ciudad se había ido transformando con una pérdida notable de la ‘peatonalidad’ y había que recuperar espacio urbano para el ciudadano”. “El nuevo esquema partía de la democratización del espacio compartido”, y se dibujó la ‘Súpermanzana’ como proyecto piloto: “El espacio público se distribuye de la siguiente manera: 72% de la superficie pertenece a los espacios de estancia y un 28% a la calzada. La media de la ciudad es menor, un 56% de espacios de estancia y 44% de calzada. El porcentaje de espacio peatonal en las súpermanzanas es del 48% y el de calzada del 52%. También en este caso la media de la ciudad es menor, 36% espacios peatonales y 64% de calzada.”

Alerta que “el aumento de los carriles bici no puede ser eterno, la ciudad es para todos, y se ha decidido que con unos 120 km hay suficiente para Vitoria-Gasteiz”

Concluye Escudero que “La evaluación de los resultados es muy favorable, con la reducción de un 12% de la velocidad media, y eso que se han realizado inversiones de bajo coste”.

Ole Thorson , del Instituto Intra, Consultores de Movilidad, asegura que “Estamos en un mundo de cambios; si pensamos que hace unos años, cuando empezamos el proyecto Visión 0 (0 muertos en la vía pública), muchos se preguntaron si eso sería posible”, pero ahora se está demostrando que bajar drásticamente el número de muertes es real.

“La crisis nos ha dado un respiro y vale la pena aprovecharlo. Ahora vemos más peatones, más ciclistas, que son los más vulnerables, y hay que recordar que los accidentes los causan los vehículos a motor”.

Para realizar un “Plan de Seguridad Urbano, como hizo el Ayuntamiento de Bilbao, hay que dialogar con el ciudadano, que se sienta partícipe, saber lo que piensa y lo que necesita, y por supuesto a aquellos grupos de especial atención”. Thorson asegura que “los peatones en general empiezan a escuchar, pero con los ciclistas y motoristas tenemos un problema”.

En cuanto a las Zonas 30, “en realidad los coches pierden muy poco por la instalación de estas zonas” y gana prácticamente todo el mundo, y concluye “Hay que hacer un reparto más equitativo del espacio”.

En la conferencia final de la jornada, el asesor de **PONS Seguridad Vial, Ramón Ledesma**, ha expuesto el fenómeno creciente de la ‘Ciudad 30’ en el mundo, que se está extendiendo al conjunto de ciudades y pueblos de nuestro país como respuesta a una nueva filosofía vial que surge como un movimiento ciudadano creado para ‘volver a vivir en la calle’, un movimiento que yo llamo movilidad *vintage*”.

Ledesma explica que “Durante casi sesenta años se gobernó para el coche, ahora se gobierna para el peatón. Lo que antes eran metros cuadrados que el vehículo motor ganaba en el espacio público, ahora se dedican al ciudadano. La ciudadanía está recuperando la usabilidad de la calle para hacer más habitables las ciudades sin perder agilidad en los desplazamientos”. Y hace una curiosa declaración, “En vez de haber pasos para peatones, debería haber pasos para vehículos. Asistimos hoy ante un giro copernicano en la forma de enfocar la planificación viaria en los núcleos urbanos y las Administraciones tienen que ser capaces de dar respuesta a esta revolución”.

Más información o entrevistas:

Departamento de Comunicación del RACVN

Toni Velázquez: 660 445 344

prensa@racvn.net