

Las organizaciones y asociaciones firmantes, quieren manifestar su descontento y disconformidad, de manera pública y oficial, con la medida puesta en marcha por el Ayuntamiento de Bilbao, de establecer la limitación de velocidad de 30km/h en el 100% de sus vías.

Supuestos del Ayuntamiento

La limitación 30 en toda la ciudad, puesta marcha por el Ayuntamiento, se basa en dos supuestos argumentos:

- Reducción de las emisiones de gases contaminantes
- Aumento de la seguridad vial

ENTENDEMOS QUE NO SON ARGUMENTOS, SON EXCUSAS, YA QUE NO APORTAN NINGÚN ESTUDIO QUE AVALE DICHAS AFIRMACIONES.

Estas organizaciones quieren mostrar su rechazo a la medida por los siguientes motivos:

- Produce efectos contrarios a los supuestos pretendidos (reducir emisiones y garantizar una mayor seguridad vial)
- Afecta negativamente en la movilidad de empresas, organizaciones y particulares, para los que el uso de su automóvil o vehículo profesional resulta imprescindible e insustituible.
- Incide de manera negativa en el comercio local. Dificulta su abastecimiento y al mismo tiempo disuade a los consumidores de acudir a la ciudad a realizar sus compras frente a los centros comerciales situados en las afueras (sin OTA, sin límite 30 y con parking gratuito).
- Afecta negativamente y dificulta el desempeño de las labores profesionales de los colectivos (taxis, repartidores, conductores de autobuses de línea urbanos e interurbanos o discrecionales, etc.)
- Aumenta el consumo de combustible y con ello el gasto para los usuarios.
- Puede producir un deterioro prematuro de los vehículos (embragues, filtros de partículas, etc). Los vehículos con motores de combustión interna, no están pensados y fabricados para circular a 30 km./h.
- Presupone que todos los usuarios pueden prescindir de su vehículo, sin detenerse a pensar cuáles son las circunstancias por las que utilizan sus vehículos en cada caso (trabajo, salud, etc)
- Expone a los conductores a una circunstancia completamente artificial que aumenta las posibilidades de que éstos puedan ser multados, pese a conducir de manera cívica y responsable.
- La medida puede pasar a convertirse en una medida recaudatoria que penalice a los conductores por el uso de su vehículo

Desmontando su tesis

Por una parte, los vehículos permanecen más tiempo encendidos (emitiendo gases) para realizar el mismo recorrido, deben acelerar y frenar más debido a los ciclos semafóricos que les harán detenerse y reanudar la marcha un mayor número de veces (conducción irregular), obliga en la mayoría de los casos a reducir una marcha (de tercera a segunda) y revolucionar

más el automóvil, y por último, produce que los vehículos tiendan a aglomerarse produciendo retenciones y atascos.

En definitiva: la medida favorece el aumento del consumo de combustible y de las emisiones, ralentiza los desplazamientos, produce una mayor contaminación acústica al revolucionar los vehículos, y estresa la mecánica de los mismos.

Por otra parte, se trata de una limitación que exige una conducción artificial que hace que resulte prácticamente imposible conducir respetando la limitación. Por esa razón los conductores deberán estar más pendientes del velocímetro de su vehículo que en condiciones normales, lo que puede hacer que acabe por convertirse en un motivo de descuido o que impida que le presten atención suficiente a otras cuestiones como la propia carretera y el entorno, y con ello producirse nuevos accidentes, atropellos y colisiones por esta causa.

El Consistorio se basa en que a menor velocidad, son menores los efectos de un atropello. Sin embargo, no se trata de minimizar los efectos de los atropellos, sino evitar que éstos directamente no sucedan.

No se trata de aumentar el límite de velocidad en todas las vías, sino en adecuar la limitación en cada vía o lugar, acorde con sus circunstancias concretas (ancho de vía, visibilidad, tráfico, afluencia de otros colectivos, ...), para garantizar la fluidez del tráfico y la seguridad vial al mismo tiempo. Así pues, habrá lugares en los que la limitación 30 sea correcta, pero otros, como las principales vías de la ciudad y calles de gran afluencia y anchura en las que la limitación 30km/h es un despropósito (Juan de Garay, Mirivilla, Maurice Ravel, Zabalbide, Zumalacárregui, Zonas de Recalde, Deusto,...)

*"Dice la D:G.T. que se deberá de **limitar la velocidad a 30 km/h en ciudad**, obviamente, en zonas muy concretas, en **calles de carril único y de un carril por sentido** En calles con más de un carril por sentido, los ayuntamientos podrán limitar la velocidad a un máximo de 50 km/h, teniendo en consideración que sean vías que conecten grandes flujos de tráfico y otro tipo de conexiones"*

Atendiendo a los datos

En 2019 se registraron un total de 13 personas fallecidas en todo el País Vasco, de las cuales 2 se registraron en Bilbao. Sin embargo, se produjeron un total de 140 atropellos.

El Ayuntamiento parece presuponer que el 100% de los accidentes se debieron únicamente a la velocidad y no a otras causas derivadas de los conductores, de los peatones o de las circunstancias de la vía y su señalización. No se trata de echar las culpas a unos o a otros o de minimizar las consecuencias de los accidentes, sino de evitar directamente que éstos sucedan. Consideramos que la medida no será positiva en este sentido porque producirá distracciones.

No parece que el dato de dos fallecidos, por traumático que sea una única víctima, sea suficiente como para lastrar a la totalidad de los vehículos que se mueven por la ciudad. No está justificado.

Hacer de Bilbao una Villa más amable, menos contaminante y más segura, reduciendo y atemperando el tráfico (ya se encargan de ello, en buena medida, los semáforos, los pasos de peatones, los carriles bicis,...) no se consigue con restricciones como las propuestas. Hay otras acciones que hay que tener en cuenta y que se debieran implementar como son: :

- ✓ Más transporte público (frecuencias, horarios, etc.) y más económico.
- ✓ Más pedagogía ciudadana y formación cívica.
- ✓ Parkings disuasorios con medidas de seguridad y lanzaderas subvencionadas.
- ✓ Carriles bici diáfanos y no laberintos insertados en las vías actuales

HAY QUE CONVENCER, NO IMPONER

Aprovechamos para reclamar que no han quitado, a pesar de la normativa ciudad 30, los resaltes en las carreteras para reducir la velocidad.

Por todas estas razones, y porque la decisión se ha tomado de manera unilateral, sin tener en cuenta las distintas realidades de movilidad de las personas, las asociaciones y organizaciones firmantes de este documento quieren manifestar públicamente su rechazo a esta medida, alertar sobre sus consecuencias negativas descritas en el documento.

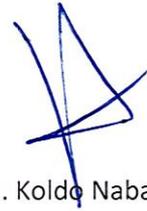
Asimismo, las asociaciones y organizaciones firmantes del documento instamos al Ayuntamiento de Bilbao a que recapacite y atienda a las razones expuestas en el documento para replantearse su decisión y dar marcha atrás.

¡Rectificar es de sabios!



Fdo. Pedro Martínez de Artola

Presidente del RACVN



Fdo.-J. Koldo Nabaskues

Presidente de EKA/ACUV



Fdo.- Jon Ariño
Presidente de EKE

Fdo. Ana Alzaga
Presidente de UCE



