

Donostia-San Sebastián, 23 de noviembre de 2021



## UN PLAN DE MOVILIDAD IMPROVISADO QUE EXPULSA A LOS DONOSTIARRAS DEL CENTRO DE LA CIUDAD

Ante la presentación del Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián del nuevo modelo de movilidad de la ciudad que contempla el cierre del Centro al tráfico privado para 2023, **el RACVN, como club automovilista que vela por los intereses de los conductores en el uso racional y responsable de su vehículo, manifiesta su total disconformidad y oposición.**

COMUNICADO  
DE PRENSA  
**SERVICIOS**

**El RACVN considera que la medida que plantea el Consistorio donostiarra centrada en la restricción de los automóviles no responde a las demandas y necesidades de movilidad de los ciudadanos y creará nuevas dificultades a los donostiarras y a la vida comercial de la ciudad** y de los propios donostiarras. La ciudad es el lugar donde se desarrolla la vida cotidiana de los ciudadanos, en este caso los vecinos del Centro, que son a quienes el Ayuntamiento ha de atender y servir primordialmente. Las medidas propuestas van contra su derecho a desarrollar sus actividades diarias en sus domicilios y su entorno vital, secuestrándoles y encarcelándolos arbitraria e injustamente. Además, la medida simplemente ataca y discrimina a los automovilistas sin considerar cuáles son los motivos por los que los donostiarras hacen uso de sus vehículos y además olvida que hay barrios más allá del propio Centro (Gros, la zona baja de Eguia o Amara) y que existen actividades comerciales y laborales que requieren de manera insustituible del automóvil.

**Para el RACVN, la medida perjudicará al comercio del Centro porque destinará la zona a otros usos (turísticos principalmente) que expulsarán al donostiarra del centro de la ciudad. Asimismo, el club automovilista califica el plan del Consistorio de improvisado y considera que presenta muchas dudas sin resolver.** Entre ellas, por ejemplo, la licitación de un nuevo parking (San Bartolomé) en un lugar acotado al tráfico; el acceso a los parkings ya existentes en la zona; la indefinición con las motocicletas y con los vehículos con distintivo ECO; la ausencia de parkings disuasorios; la falta de alternativas reales (más allá del metro y la bicicleta, que no son viables para todos los usuarios por sus necesidades de movilidad), y las alternativas ante la previsión de pérdida de clientes en los comercios tradicionales de la zona.

**Además, según han manifestado los propios responsables del Ayuntamiento, se pretende situar al Metro como epicentro y condicionante de toda la movilidad de la ciudad, casi por imposición, sin tomar en consideración que este transporte presenta innumerables carencias y limitaciones de movilidad.** Da la sensación de que quieren obligar a los ciudadanos a utilizar este transporte para justificar a posteriori las cifras de uso y de una obra polémica y controvertida. El RACVN no está ni en contra ni a favor de este medio de transporte, considera que los ciudadanos podrán beneficiarse del mismo, pero que no es la solución y la respuesta para todos, mucho menos para quienes actualmente se desplazan con su vehículo privado por necesidades de movilidad.

**Además, al RACVN le parece contradictorio que Donostia-San Sebastián sea una de las capitales con un impuesto sobre vehículos de tracción mecánica (IVTM) más caros de todo el Estado, a la vez que se ataca constantemente a los automovilistas, se reduce su espacio en superficie y se pone cada vez más trabas y dificultades al uso del vehículo privado.** El Consistorio parece haber olvidado que el IVTM es una contraprestación que pagan los ciudadanos al Ayuntamiento por los servicios que éste presta para el uso de sus vehículos en la ciudad, concretamente por poner a su disposición las vías urbanas de las localidades. El RACVN se pregunta si el Ayuntamiento establece una de las tarifas más altas para ofrecer un mejor servicio o para desincentivar y castigar el uso del automóvil. Es decir, como un simple elemento recaudatorio. **Si el Ayuntamiento apuesta por dificultar y empeorar los servicios e infraestructuras que ofrece a los automovilistas, debería ser consecuente con su apuesta y reducir los impuestos que pagan los propietarios de los vehículos.**



## El nuevo Centro: Un lugar destinado al turismo que expulsa a los donostiarras y al comercio tradicional

El RACVN argumenta que el nuevo plan expulsa a los donostiarras del Centro y destina la zona a otros usos. La medida afectará de forma muy perjudicial al pequeño comercio tradicional de la zona, ya que los donostiarras tendrán más dificultades para acceder a los comercios del Centro, especialmente si las compras son de cierto volumen o peso. De manera paralela, el principal centro comercial de la ciudad, Garbera, está aumentando sus instalaciones, su número de comercios y además ofrece un aparcamiento cubierto, garantizado y gratuito, así como la facilidad de carga de la compra en el vehículo. Sin embargo, hace tiempo que en el Centro resulta difícil y costoso aparcar en superficie y además los usuarios se arriesgan a ser amonestados si se detienen en segunda fila, aunque sólo sea para cargar o descargar un objeto en su automóvil de forma rápida, aunque éste sea voluminoso y pesado (por ejemplo, un televisor o cualquier otro electrodoméstico).

Durante los últimos años, los medios de comunicación han informado sobre el cierre de comercios emblemáticos y de gran tradición en el Centro. De hecho, incluso algunas grandes cadenas y franquicias han apostado por cerrar sus establecimientos en el Centro y priorizar los de las grandes superficies. De forma paralela, el número de hoteles (la mayoría de ellos sin parking propio) ha crecido de manera muy significativa.

El club automovilista considera que el comercio tradicional será la gran víctima de esta nueva medida. El cierre de comercios tradicionales y la pérdida de clientes donostiarras en los establecimientos de hostelería es el primer paso. El RACVN recuerda que recientemente los hosteleros de la Parte Vieja han puesto en marcha una campaña que busca volver a atraer a clientes donostiarras al Centro. El club considera que uno de los factores que ha propiciado la pérdida de clientes ha sido la dificultad de acceder al Centro en vehículo privado y de poder aparcar. Los donostiarras han buscado otros lugares en sus propios barrios e incluso en otras zonas o municipios cercanos, que ofrecen un acceso y aparcamiento más fácil (aunque sea de pago), un menor colapso y menos afecciones por aglomeración de obras.

El siguiente paso será el cierre (también por el factor de la digitalización) y/o el traslado de oficinas (consultorías, asesorías, establecimientos financieros, gabinetes de abogados, etc.) a otros puntos de la ciudad, como los parques, polígonos empresariales, e incluso otros barrios, que ofrezcan más facilidad de acceso a sus propietarios, trabajadores y clientes. Por lo tanto, **la actividad del Centro cambiará, perderá dinamismo y la vida diaria será sustituida por la actividad centrada en el turismo y los visitantes. Es decir, hostelería y comercios centrados en el turista, no en el donostiarra.**

### Se han creado problemas de tráfico donde antes no existían

El RACVN recuerda que las actuaciones que se han implementado en materia de movilidad en los últimos ejercicios, junto con la proliferación de obras por varias zonas del Centro de ciudad realizadas de forma paralela y sin coordinación alguna, han generado aglomeraciones donde antes no había y han intensificado el tráfico en los lugares más colapsados (por ejemplo, la calle Easo, el Paseo de Vizcaya, el Paseo Árbol de Guernica y el de Fueros junto al Urumea). Da la sensación de que se han creado o potenciado de manera intencionada y artificial muchos problemas que antes no existían o que eran de una índole menor para justificar las medidas que quieren poner en marcha.



## El nuevo plan presenta carencias y muchas dudas

### 1.- Si se quiere reducir el tráfico de vehículos en el Centro, ¿por qué se siguen licitando nuevos parkings en la zona?

El RACVN no comprende cómo el Ayuntamiento licita un nuevo parking en el Centro de la ciudad (el de la zona de San Roque), si su postura es la de restringir el tráfico de vehículos en esa zona.

Además, el plan parece no tener en consideración que el Centro cuenta ya con varios parkings. Según el Consistorio, estos equipamientos no van a desaparecer ni van a dejar de ofrecer servicio porque, según dice, ordenará los accesos a los mismos. Sin embargo, esta afirmación no se ha acompañado por ninguna concreción ni explicación al respecto. ¿Cómo van a acceder los usuarios a esos parkings si éstos se encuentran en una zona de acceso prohibido para los vehículos? ¿Cómo van a justificar los usuarios que van al parking? ¿Qué harán éstos si se encuentran los parkings completos?

### 2.- ¿Qué pasa con las motocicletas?

En nuestra ciudad la motocicleta desempeña un papel muy destacado como medio de transporte de los ciudadanos, e incluso como actividad comercial, frente a otras ciudades y municipios en la que este medio de transporte tiene un protagonismo inferior. Sin embargo, el plan del Consistorio no menciona a este medio de transporte y parece haberlo obviado por completo. ¿Van a restringir el paso a las motocicletas o van a dejar que éstas circulen por la zona restringida a los automóviles?, ¿van a autorizar solo a algunas?

### 3.- Los parkings disuasorios siguen brillando por su ausencia.

El club automovilista recuerda una vez más que los principales problemas de movilidad y tráfico en la ciudad suceden en momentos puntuales que coinciden con la llegada de turistas y visitantes y considera que parte de la solución pasaría por ofrecer una red de parkings disuasorios reales y lo suficientemente amplios, bien comunicados y bien señalizados como para que los visitantes puedan dejar su vehículo fuera de la ciudad cuando vengan a visitarnos y no llegar al Centro y acabar dando vueltas en búsqueda de un parking en el que poder aparcar. El club echa en falta la materialización urgente de los parkings disuasorios conectados con autobuses lanzadera.

### 4.- ¿Por qué no establecer un lugar estratégico de acceso a los autobuses interurbanos que evite que éstos accedan al Centro de la ciudad y se detengan en un carril de la Avenida de la Libertad, obstaculizando el tráfico y generando ruidos y emisiones perfectamente evitables?

El RACVN reitera la necesidad de establecer un punto de conexión entre autobuses urbanos e interurbanos, en el que los usuarios puedan realizar un transbordo gratuito entre los dos tipos de autobuses de una forma sencilla y rápida. Los autobuses interurbanos accederían al punto de conexión y abandonarían la ciudad también de forma poco molesta y contaminante. La medida que avala el RACVN minimizaría las afecciones en el Centro y las emisiones. El RACVN propuso las dársenas de la antigua estación de PIO XII (rehabilitándolas y dotándolas de cubiertas, paneles informativos y servicios), ya que se encuentra en un lugar estratégico de acceso y salida, y además ofrece una conexión a prácticamente todos los puntos de la ciudad con las líneas de DBUS que pasan por la zona. Sin embargo, el Ayuntamiento ha desestimado en repetidas ocasiones la propuesta, sin ofrecer alternativa, argumentando que el lugar tiene actualmente otros usos.

De hecho, recientemente el Ayuntamiento ha alcanzado un acuerdo con la Diputación que posibilita que los ciudadanos hagan uso de los autobuses interurbanos (Lurraldebus) para desplazamientos que se realicen dentro de la ciudad, una medida incompatible con la propuesta del RACVN.

El RACVN valora que esta decisión como “el lobo con piel de cordero”, ya que, aunque a priori parece positiva, para muchos ciudadanos supone que los desplazamientos a otros municipios se ralenticen, incluso que quienes usen de los buses interurbanos para su verdadero cometido, es decir, para ir a otros municipios, en momentos puntuales se les prive del servicio al completarse por ciudadanos que realicen desplazamientos dentro del ámbito urbano (teniendo un servicio específico para ese cometido: DBUS). La medida, además,



abre la puerta a que siga habiendo un gran tránsito de buses interurbanos circulando por el centro de la ciudad (contribuyendo a aumentar las emisiones y la contaminación acústica) y deteniéndose para realizar los tiempos regulatorios en vías como la Avenida de la Libertad, anulando el paso por uno de sus carriles y creando efectos embudo. El RACVN sospecha que la medida podría servir como pretexto al Ayuntamiento para reducir líneas y frecuencias al justificar que los ciudadanos usan las líneas interurbanas para ese cometido o que las cifras de viajeros se han reducido en los servicios urbanos.

#### **5.- ¿Obligar a los donostiarros a dar una vuelta mayor con su vehículo para acceder a otra zona es eficiente y reduce las emisiones?**

La medida del Ayuntamiento impide que los donostiarros atraviesen el centro de la ciudad de Este a Oeste y viceversa para llegar a otros barrios (por ejemplo, de Gros al Antiguo) y hace que deban dar una vuelta mayor para llegar al mismo sitio. Menos alternativas por las que circular, más distancia en realizar un mismo recorrido, más subidas y bajadas, más paradas por regulación semafórica y más tiempo en el que los vehículos permanecen con el motor en marcha realizando una conducción más irregular.

#### **6.- ¿Los ediles van a predicar con el ejemplo?**

El RACVN entiende que una medida de tal calado debería estar secundada con el ejemplo y el compromiso de sus artífices. Si las restricciones se ponen en marcha tal y como las plantean, el coche oficial de los ediles no deberá permanecer aparcado junto al Ayuntamiento, sino fuera del área de restricciones. Así podrían predicar con el ejemplo, ya que “disponen de un transporte amable, vivo y saludable”, bien “como protagonistas de la movilidad” en condición de peatones o ciclistas o bien utilizando el transporte público (autobús o metro). Sin embargo, el RACVN prevé que ese vehículo oficial será considerado como “una excepción” y podrá circular por el Centro sin restricción alguna. Con la medida que plantean, el coche oficial debería ser usado exclusivamente para desplazarse a otros municipios y nunca dentro de la ciudad. ¿Acaso los ediles no son ciudadanos como los demás? Si la medida es realmente tan buena y beneficiosa para todos los ciudadanos, deberían ser ellos los primeros en beneficiarse. ¿O es que quizás no es tan buena?