



Paul Alan PUTNAM

Las personas, y no el automóvil, deben ser el centro de las políticas de movilidad.

ENCUENTRO DE CIUDADES PARA LA SEGURIDAD VIAL, EN GIJÓN

Ayuntamientos: Guerra a la accidentalidad

La solución de la accidentalidad urbana pasa por una nueva cultura de la movilidad. Las ciudades quieren que la mitad de sus vías sean “tranquilas, saludables y seguras”, implantando Zonas 30 o de coexistencia, con una movilidad sostenible, priorizando la circulación peatonal, en bici o transporte colectivo sobre el vehículo privado.

Juan M. MENÉNDEZ

Lo anunció Mayka Navarro, conductora del evento: en el 1^{er} Encuentro de Ciudades para la Seguridad Vial no apareció “ningún gurú con la fórmula mágica”, pero 500 técnicos de ayuntamientos españoles se reunieron en Gijón, convocados por la DGT y FEMP. “Estáis aquí para compartir”, explicó Navarro. “Y para avanzar en mejoras para la ciudadanía”, señaló Paz Fernández, alcal-

desa de Gijón, “ya que la mitad de los accidentes con víctimas se producen en zonas urbanas”. Por ello, Juan Fernández, presidente de la Federación Asturiana de Concellos, señaló que “la seguridad vial debe ser un objetivo prioritario”. A su vez, Montserrat Fernández –subdirectora de Calidad del Aire, del Ministerio de Medio Ambiente– aportó la preocupación ecológica. Según Fernández, “la solución de los problemas de calidad del aire en la ciudad pasa ineludiblemente por la gestión de la movilidad” y recordó que en abril se pu-



Para las plataformas avanzadas de motos, las ciudades han tenido que ‘inventarse’ la señal.

blicó la estrategia española sobre movilidad sostenible.

Justo Zambrana, subsecretario del Interior, calificó de “buena idea” el mandato del Senado de organizar este encuentro y animó a las ciudades a mantener su liderazgo histórico sobre los derechos “de cuarta generación, relativos a calidad de vida y sostenibilidad” como la seguridad vial. Después, Alfredo Pérez Rubalcaba, ministro del Interior, dijo que “estamos cambiando a un modelo de movilidad sostenible, pero no basta: el modelo tiene que ser seguro”, e, incluso, “priorizar seguridad sobre fluidez”.

“CAMBIAMOS A UN MODELO SOSTENIBLE, PERO DEBE SER SEGURO”
ALFREDO PÉREZ RUBALCABA
(MINISTRO DE INTERIOR)

NUEVA MOVILIDAD. Andrés Monzón, catedrático de Transportes, centró la importancia de los desplazamientos y accidentalidad en zona urbana: el 72% de los europeos viven en urbes; el 98% de los viajes y el 65% del transporte de mercancías es ‘local’ (menor a 50 km.); la mitad de los accidentes (53%) suceden en ciudad y afecta a usuarios ‘vulnerables’ y aunque de 2003 a 2007 bajó un 19% el número de muertos, el descenso es “la mitad que en carretera”. Congestión, gases ‘invernadero’, ruido, contaminación, salud, seguridad personal y accidentalidad son,

para Monzón, “problemas comunes a todas las ciudades”. Su solución es “una nueva cultura de movilidad” basada en planificar el espacio, controlar la expansión urbana, restringir el uso del coche privado en ciudad y desarrollar un transporte público de calidad, con prioridad para los de dos ruedas, ciclistas, transporte colectivo, peatones y personas con movilidad reducida. “El centro de las políticas de tráfico son las personas, no los vehículos. Hay que romper el círculo vicioso del crecimiento urbano basado en más distancia, más velocidad, mayor dependencia del coche –dijo Monzón–. La reducción de la velocidad es la clave para crear las condiciones”.

Para Candelaria Mederos, jefa de Área de Planificación y Participación del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (DGT), “el objetivo prioritario en movilidad urbana ya no es la fluidez del tráfico, sino la seguridad de todos los usuarios, priorizando a los más vulnerables”. Mederos explicó el Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana que la DGT ha elaborado. Y, adelantó que, de 2010 a 2015, los objetivos estratégicos serán zona urbana, peatones, niños y mayores, motos, desarrollar la Comisión Local en el Consejo Superior de Seguridad Vial y elaborar más

José Luis Cañavate
(Urbanista)

“Hay que reconstruir la ciudad”

- ¿Cuál es la clave para reducir la accidentalidad urbana?
- El único sistema de transporte que se gestiona con eficacia y al que se destinan casi todos los recursos es el automóvil. Al peatón, con el 50 % de la movilidad real, no se le dedican recursos políticos ni técnicos y debe circular con demasiada frecuencia por el espacio del automóvil, provocando conflictos que se resuelven a favor del más fuerte y altas cifras de accidentes. ¿La clave? Asignar espacios, rutas y sistemas propios a peatones y ciclistas, y comenzar a reconocer concejalías e ingenierías de peatones.
- ¿Qué recetas puede aportar un urbanista para reducirla?

- Hoy se asignan usos urbanos sin valorar la provocación al uso del automóvil que generan. Hay que incidir urgente y contundentemente sobre dos factores que determinan una alta accidentalidad: incremento de distancias e inexistencia de red propia para peatones y ciclistas. ¿Recetas?

Limitar la movilidad obligada a largas distancias, no crear grandes superficies comerciales, educativas o deportivas a distancias no razonables de las residencias, recuperar la escala de barrio (su cercanía suaviza las incompatibilidades entre sistemas de movilidad), redes de peatones y bicicletas con conexiones eficaces y seguras y Áreas 30 como figura de diseño y gestión en toda la ciudad.

- ¿Hay que reconstruir la ciudad?
- Transporte público y redes de bicicletas no solucionan este modelo insostenible. Se ha forzado una ciudad donde queda lejos hasta comprar el periódico. Es preciso reconstruirla funcionalmente y reconducirla hacia modelos más razonables y digeribles, dando nuevas respuestas en transporte público y modos no motorizados, como la bici, a la movilidad obligada. La bici o el bus, no son la solución, son un paso imprescindible hacia la ciudad compacta que debemos descubrir bajo la ciudad actual.



José Ramón NAVARRO

Ciudad, convivencia y seguridad vial

“Somos conscientes del problema que representa la accidentalidad vial urbana, y estamos de acuerdo en actuar colectivamente para reducirla” señala la Declaración de Gijón, fruto del 1er Encuentro de Ciudades para la Seguridad Vial. Los ayuntamientos desean “actuaciones en un entorno urbano más seguro y tranquilo”, donde convivan todos los medios de transporte, “protegiendo a los colectivos más vulnerables”. Un nuevo modelo de ciudad y movilidad con prioridad para los medios más sostenibles y seguros”.

1 Impulsar **soluciones efectivas e innovadoras** en seguridad vial y compartir experiencias que reduzcan la accidentalidad y mejoren la movilidad.

2 Considerar los **efectos negativos** sobre la seguridad vial del diseño de infraestructuras y mobiliario urbano minimizando el riesgo de accidente.

3 Crear un **entorno urbano tranquilo** (zonas peatonales, zonas 30 o de coexistencia), y que el 50% de las vías sean zonas tranquilas y seguras.

4 **Proteger a los colectivos vulnerables** –peatones, ciclistas...–, y garantizar su convivencia segura.

5 Dar especial atención a **la moto como alternativa**, adecuando la normativa y seguridad pasiva.

6 **Reforzar el papel de la Policía Local** en la vigilancia de la disciplina viaria y compartir esfuerzos en el respeto a velocidad, semáforos, pasos de peatones, alcohol y uso de cinturón y casco.

7 **Mejorar la atención** e información a las **víctimas** y familiares sobre los servicios a su disposición, con protocolos de actuación estándar, formando a los agentes y priorizando la atención sanitaria rápida.

8 **Reconocer la labor municipal** en la formación vial de sus ciudadanos.

9 Consensuar un **sistema de indicadores urbanos**, constante y sostenible, para hacer comparables los datos y compartir la información.

10 **Implicar a la sociedad civil** en las decisiones, fomentando la participación y debate sobre movilidad y seguridad vial.

planes de seguridad vial urbana –DGT y FEMP firmaron un acuerdo para diez ciudades, como Gijón, Granada o Culleredo–. Tras enumerar los indicadores básicos de seguridad vial urbana, avanzó actuaciones como elaborar una ordenanza municipal tipo, consolidar el Encuentro de Ciudades como foro para compartir experiencias y regular el acceso a las bases de datos de la DGT.

ADELANTADOS. Barcelona, Madrid, Bilbao, Granada y Fuenlabrada –premio “Movilidad Segura”–, entre otras, explicaron sus políticas de movilidad y seguridad vial, con iniciativas en marcha, como las Zona 30 en Barcelona, la herramienta informática que estima el riesgo de calles en Bilbao, o el recién estrenado plan para motos y ciclomotores de Ma-



La ‘turboglorieta’, de Grado (Asturias), una de las iniciativas mostradas en Gijón.

drid. Los ayuntamientos insistieron en que las normas, señales e infraestructuras para circular en carretera no siempre son válidas para ciudad. Ángel López, director de Movilidad del Ayuntamiento de Barcelona,



Paul Alan PUTNAM

contó que “para el Moto Avanza hemos tenido que inventar una señal. Los pasos de peatones con franjas no funcionan y se las quitamos: no serán correctos, pero funcionan”. “Estamos legislando”, señaló Fernando González (Ayuntamiento de Bilbao) comentando su norma sobre reductores de velocidad. “Hay cambios, como el que se conduzcan motos con el permiso B –señaló López–, con gran influencia en ciudad y reclamamos el derecho a opinar sobre ellos”. En palabras de López, las ciudades pidieron “una normativa adaptada, ajustar la tecnología a la ciudad; cruzar las bases de datos, investigaciones propias, recopilar experiencias... y una institución de referencia que recoja e unifique todo”.

“HAY QUE ESTUDIAR LOS PERFILES DE ACCIDENTALIDAD PARA VER DÓNDE MEJORAR”

ANNA FERRER (DGT)

Para Ángel Aparicio “es preferible que el público adivine cómo actuar en base al entorno y no en base a multiplicar señales y prohibiciones”, colocando las imprescindibles y con identidad ‘urbana’.

IMAGINACIÓN. En Gijón se expu-

Fuenlabrada, premio a la mejor práctica urbana

Mensajes en la calzada

Pasos para peatones con monigotes pintados junto a un “¡Atención! Uno de cada cuatro heridos por accidente es peatón” para educar al viandante, semáforos y señales con figuras femeninas, programas para jóvenes conductores de ciclomotor (“Usa el casco, usa el casco”) que han logrado que el uso del casco roce el 100% o cursos de educación vial en las escuelas apoyados por asociaciones de víctimas, como AESLEME, son algunas de las iniciativas, dentro una década de esfuerzo de Fuenlabrada (Madrid). Todo ello le han valido el premio “Movilidad Segura”, entregado a su alcalde, Manuel Robles, en el 1er Encuentro de Ciudades para la Seguridad Vial el 23 de octubre, por la mejor práctica urbana en seguridad vial.

so un catálogo de soluciones probadas por ayuntamientos. Por ejemplo, José M. Arias mostró la ‘turboglorieta’ que sustituyó al antiguo cruce en “T” regulado por prioridades de la N-632, en Grado (Asturias) y que, manteniendo la prioridad para quien está dentro, separa los flujos direccionales antes de entrar y, al aumentar un 15-20% la capacidad respecto a la tradicional, reduce los puntos de conflicto y rebaja la velocidad.

Es revelador que, según Alfredo García (Universidad Politécnica de Valencia), “la reducción de la velocidad depende de la separación entre los dispositivos (badenes) y no se ha encontrado correlación entre la altura



José Ramón NAVARRO

El ministro del Interior envió su mensaje mediante un vídeo.

del dispositivo y la reducción de velocidad o velocidad de paso”. Y el ‘city-lab’ en que el Instituto de Biomecánica de Valencia (IBV) convirtió Castellón. Allí instaló baldosas ‘inteligentes’ que reconocen al peatón que espera para cruzar y cambian el semáforo. Según Tomás Zamora, hay que “pasar del concepto de ciudad pasiva al de activa”, cuyos elementos urbanos interactúan con las personas y mejoran seguridad vial y calidad de vida.

MÁS INVESTIGACIÓN. Otra conclusión del Encuentro es la necesidad de más investigación y de determinar indicadores fijos que permitan comparar –y, así, compartir– bases de datos e investigaciones. De hecho, para Anna Ferrer, directora del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (DGT), “hay que estudiar los perfiles de accidentalidad para ver dónde podemos mejorar”. Tras detallar que el incremento de accidentes se produce en ciudad, viajes al trabajo y en moto, en días de diario y vías secundarias y que “ese perfil marca la prioridad”, Ferrer recordó que “las medidas de carretera no siempre sirven” y que circulan más motos y bicis. “Hay que proteger a estos colectivos”, y apuntó la reducción de velocidad y Zonas 30 como las principales medidas, que “si se aplican decididamente, reducen a la mitad la accidentalidad”.

Gabriela Barrera
(Gestora de Finanzas y Proyectos de POLIS)

“Es importante intercambiar experiencias”

- ¿Pueden realmente ayudarse unas ciudades a otras?

- Sí. No se trata de copiar exactamente lo que se ha hecho en otras ciudades, pero es importante intercambiar experiencias sobre el desarrollo de nuevas soluciones y buenas prácticas, tomando también en cuenta las dificultades a las que se hayan podido enfrentar durante el proceso. La comunicación entre ciudades en este sentido es clave para impulsar avances en movilidad sostenible y seguridad vial en las mismas.

- ¿Qué ventajas tiene dar dimensión europea al intercambio?

- Los temas relacionados con movilidad no siguen necesariamente un patrón nacional, muchas veces se basan en la estructura o tipología de la ciudad. Además, en ocasiones, ciudades con una problemática o inquietud particular toman iniciativas en el desarrollo de soluciones de forma independiente de su ubicación. La UE y asociaciones como POLIS fomentan este tipo de intercambio a través de programas de investigación y demostración, contribuyendo al aprendizaje e innovación en todos los niveles.

- ¿Qué puede aportar la tecnología a la accidentalidad urbana?

- Hoy se están desarrollando tecnologías que pueden implementarse en zonas urbanas, sobre todo en la prevención de accidentes. Así, se han probado con éxito vehículos con control ‘inteligente’ de la velocidad y sistemas automáticos de detección de ciclistas que evitan accidentes con vehículos pesados. La accidentalidad urbana sucede por la interacción de diferentes usuarios en el espacio público, por lo que todo avance tecnológico debe ir acompañado de políticas responsables y otras medidas más sencillas, como el buen diseño de infraestructuras, campañas de concienciación y controles, entre otras.



José Ramón NAVARRO

M^a Jesús Rodríguez

(Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental. Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino)

“Dar fluidez al tráfico mejora la calidad del aire”

- ¿Cómo se podría mejorar la calidad del aire en la ciudad?

- Una de las líneas con más efecto directo es una buena planificación y gestión de las necesidades de la movilidad. Para ello, es necesario actuar sobre los ámbitos marcados en la Estrategia Española de Movilidad Sostenible: planificar el transporte y sus infraestructuras para reducir la distancia de los desplazamientos; utilizar más eficientemente los modos de transporte; evaluar la movilidad generada en las actuaciones urbanísticas; mejorar la seguridad de los modos no motorizados; y gestionar racionalmente el número de desplazamientos y que se realicen en los modos más sostenibles.

- ¿Es posible la movilidad fluida y sostenible a la vez?

- No sólo posible, es el camino para conseguir una movilidad sostenible, baja en carbono, fluida y que mejore la seguridad de todos. Si se utiliza el coche de forma más sostenible (uso compartido) y más viajes en transporte colectivo y no motorizado, eliminamos vehículos de calles y carreteras, dando fluidez al tráfico, mejorando la seguridad y la calidad del aire que respiramos.

- ¿Qué opina sobre reducir la velocidad en ciudad?

- La idea latente en reducir la velocidad en ciudad es priorizar y proteger los modos de desplazamiento más sostenibles (a pie y bicicleta). Por ello, todas las medidas que mejoren la seguridad vial, ahorren combustible y favorezcan un aire más limpio deben incluirse en los planes de calidad del aire y movilidad. Lo que hay que evitar son los atascos, la congestión, ya que circular a una velocidad media facilita la fluidez del tráfico y reduce las paradas y aceleraciones donde el régimen de emisiones y consumo es elevado. Y al final el tiempo de viaje es mejor si se controla la velocidad en función de la capacidad de la vía y de la demanda.



Los medios de transporte más sostenibles, como la bici, tendrán prioridad sobre el coche.

También hizo hincapié en que el objetivo del Encuentro era que *“las ciudades nos digan cómo avanzar y mejorar de la manera más eficaz”*.

LOS VULNERABLES. La circulación de bicis y peatones se defendió en muchas ponencias. Así, Alfonso Sanz

(“Viandantes y ciclistas: seguridad vial y ciudadanía”) pidió *“aire fresco en la seguridad vial”* y más encuentros *“para discutir y definir conceptos como calle 30, zona 30...”* Según Sanz, el conflicto entre viandantes y ciclistas *“no debe desviar la atención del conflicto de fondo: la cultura vigente de la movilidad y la dificultad de integrar al ciclista en su espacio natural, la calzada”*. También, sobre experiencias concretas –Burgos, Sevilla...–, se vió cómo estudiar la accidentalidad ciclista o construir los carriles-bici y la convivencia de peatones y ciclistas.

Entre las iniciativas relacionadas con las víctimas de accidentes y la atención sanitaria, social y legal destacó la necesidad de formar a los agentes municipales en la ayuda a las víctimas y mejorar los protocolos de atención y seguimiento.

Por último, fue curiosa la propuesta de Cándida Castro, de la Universidad de Granada, para señalar el tráfico en base a aspectos cognitivos. Según su investigación, las señales de prohibición *“producen respuestas más lentas y mayores tasas de error que las de obligación”*. ♦

¿Qué es una Zona 30?

El RACC define a la última ‘estrella’ de la movilidad en ciudad como *“un área urbana conformada por ‘vías de estar’ a las que se accede desde las ‘vías de pasar’ que la delimitan mediante ‘puertas de entrada’ y señalización específica, y en las que la velocidad máxima permitida es de 30 km/h”*. Previamente, estudios de movilidad determinan en qué vías tendrán preferencia los vehículos y estrategias para desviar hacia ellas la mayoría del tráfico, y crear, en la Zona 30, un entorno sin presión. En la Zona 30 –que protege más al peatón y se implanta más rápido (por su menor coste) que otras alternativas–, además de señales verticales –Barcelona pintó de rojo un tramo de calle–, se aplican mecanismos para reducir el número de vehículos que circulan por ellas (reductores de velocidad, desvíos de trayectoria...)



Más información:

www.dgt.es/portal/es/la_dgt/jornadas_congresos/jornada_congreso138.htm