

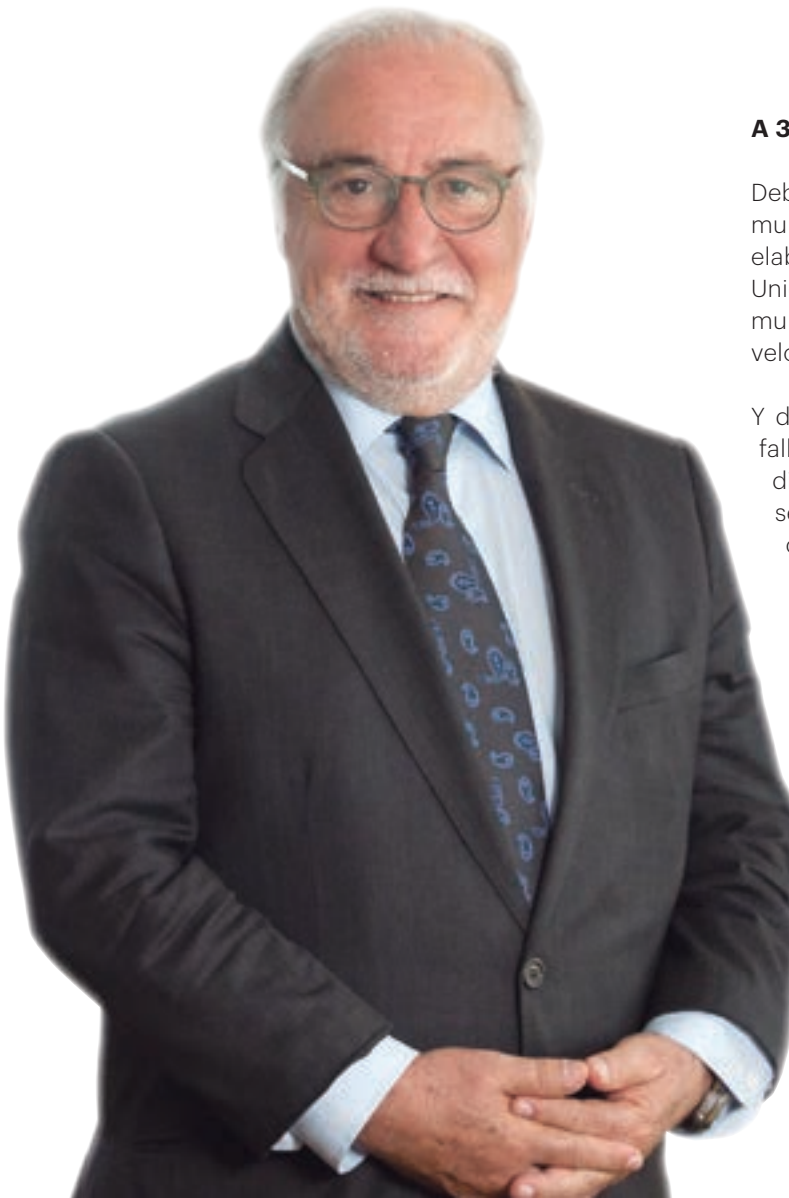
Pere Navarro, *Director General de Tráfico*

“El calmado del tráfico hace la ciudad más humana, algo más razonable, algo más sostenible”

“La DGT y la FEMP, las Entidades Locales, vamos en el mismo barco”. Lo resalta Pere Navarro (Barcelona, 1951), Director General de Tráfico, y recuerda: “hubo un punto de inflexión cuando se puso en marcha el permiso por puntos; era una oportunidad histórica para integrar a las ciudades en la política de seguridad vial, en la política del Estado. Sangre, sudor y lágrimas, pero al final se hizo”. Ahora comienza un nuevo reto conjunto: “una movilidad sostenible, limpia, segura, universal y eficiente... A 30 es un paso adelante en la buena dirección, un proyecto sugestivo para todos”.



Redacción



A 30 km/h. ¿Los ciudadanos qué deben saber?

Deben saber, primero, que es un trabajo conjunto de los municipios con la Administración Central, un trabajo muy elaborado que está en la línea de lo que dice Naciones Unidas que ahora, del 17 al 23 de mayo, dedica la semana mundial al 30 km/h, diciendo que 30 es el límite de velocidad que deben tener las ciudades.

Y deberían saber que, en caso de atropello, a 50 Km/h fallece el 90%, mientras que a 30 Km/h es sólo el 10%. La distancia de frenado es la mitad a 30 que a 50. El ruido se reduce también a la mitad. En fin, que es un guiño al calmado del tráfico, una ciudad más humana, algo más razonable, algo más sostenible.

Probablemente esto sea una revolución silenciosa de la movilidad en nuestras ciudades, como se dijo durante la presentación del Manual en la FEMP.

“En este camino de movilidad que vamos haciendo todos, la limitación a 30 es un paso adelante en la buena dirección”



¿Alcaldesas y Alcaldes qué deben saber?

Esto es un trabajo conjunto. Tenemos el Manual, tenemos una Guía para atender todas aquellas dudas o consultas que nos habían planteado los Ayuntamientos en caso de carril bici, o en caso de carril bus, o en caso de ciclo-carril... en fin, las múltiples variedades que se pueden dar en la ciudad. Y deben saber, es muy importante, que no están solos. Cuando uno está en un Ayuntamiento hay mucha responsabilidad, pero que sepan que detrás tienen a la FEMP, que tienen a Ayuntamientos que ya llevan tiempo trabajando en el 30 km/h, y que está el Gobierno de la Nación, que está la Dirección General de Tráfico. Yo creo que es un proyecto sugestivo para todos.

Peatones y otras formas de movilidad. Las ciudades se han llenado de bicicletas, se han llenado de patinetes. ¿Cómo combinan a 30?

Hay que bajar la velocidad para que puedan convivir. Cada vez hay más actores en la movilidad, interacciones de unos con otros en lo que es la vía pública; vamos a intentar ir a buscar un escenario relativamente calmado para garantizar una convivencia segura entre unos y otros. Yo creo que estamos en un aprendizaje de todos.

Que nadie interprete, tampoco, que esto es una afrenta contra el coche. No, no lo es en absoluto. Lo que pasa es que el coche es un vehículo pensado, diseñado y fabricado para recorrer media y larga distancia, para la carretera. Hemos de dejar que el coche pueda entrar y salir de la

ciudad, que pueda moverse por las rondas o las vías de distribución del tráfico, pero todo el mundo entenderá que el coche no está hecho para ir dando vueltas dentro de la ciudad. No es la forma para desplazarse dentro de la ciudad por dos razones: la primera, por el espacio que ocupa, un espacio que no tenemos; y la segunda, porque mover más de 1.000 kilos para desplazar a una persona es ineficiente. No nos lo podemos permitir.

Con el eco de “las ciudades para los ciudadanos”, o “el centro de las ciudades para los ciudadanos”, ¿esta “revolución” de las calles a 30 supone de algún modo devolver ciudad a los ciudadanos?

En todos los Ayuntamientos del siglo pasado existía un Departamento de Circulación; en el Departamento de Circulación el protagonista era el coche y había que gestionar la circulación de vehículos. Con el tiempo aprendimos que lo que no podíamos hacer era continuar ampliando la capacidad de acceso a la ciudad o aumentando el espacio de estacionamiento y aplicarlo a diferentes vías. Aquello no nos llevaba a ningún sitio, y fue entonces cuando se dio el cambio: el protagonista es el ciudadano. El gran protagonista en la ciudad ya no es el coche, es el ciudadano.

En este camino que vamos haciendo todos, de movilidad, yo diría que sostenible, limpia, segura, universal y eficiente, la limitación a 30Km/h es un paso adelante en la buena dirección. El 30, insisto, significa que otra ciudad es posible y que otra forma de moverse es posible.