

Un conductor circula por el centro de Bilbao en un día con tráfico denso. :: IGNACIO PÉREZ



Una ciudad no apta para 'fitipaldis'

Atascos, badenes y pasos de cebra frenan al conductor en las calles de Bilbao. En la práctica, apenas se rebasa el límite de 30 que se estudia implantar en zonas residenciales

BILBAO. Pese a que muchos intuyen que limitar a un máximo de 30 km/h la velocidad en las calles residenciales de Bilbao sería un completo desatino, basta recorrerlas para certificar que, tal y como esgrime el Ayuntamiento, la media que arrojan ni siquiera alcanza este tope. Incluso puede decirse que está implantado de facto en gran parte de los viales. En horas punta, la congestión del tráfico hace inviable superar los 30 por hora, y el resto del

ERLANTZ GUDE



día, cuando la circulación es fluida, la suma de semáforos, badenes, pasos de cebra, autobuses, vehículos que acceden o abandonan los garajes, en doble fila o en labores de descarga terminan por disuadir

a los que entienden el callejero como un circuito urbano.

Quienes conduzcan por la noche encontrarán vía libre para pisar con ligereza el acelerador, pero las características de las calles residenciales obligan en tales casos a una conducción envuelta en acelerones y frenazos, y la exigua ganancia de tiempo no compensa el perjuicio al vehículo y el gasto en combustible. No hay que olvidar, además, que este tipo de calles no se enfocan como viales de paso, sino como destino de sus residentes y de los vehículos que abastecen a los negocios de la zona. De hecho, expertos aducen que las administraciones apuestan por una circulación cada vez más intrincada para que se recurra al coche lo menos posible.

Gran Vía, Sabino Arana, Hurtao Amézaga, Autonomía, Lehen-

dakari Aguirre o Zumalacárregui son avenidas que, junto a otras vías menos emblemáticas pero de mayor envergadura que las residenciales, se encargan de distribuir el tráfico y conectar los barrios, y en ellas el Consistorio se plantearía fijar un máximo de 40 km/h, diez menos que ahora y por debajo del tope que establece el borrador del Reglamento de Circulación de la DGT. Con todo, los semáforos tampoco contribuyen a que sea muy rentable correr en estos viales.

«Lo ideal sería no frenar»

Luis Murguía, vicepresidente del Real Automóvil Club Vasco Navarro, esgrime que la conducción debe desarrollarse «previando lo que te viene por delante. Acelerar, frenar y acelerar no tiene ningún sentido, ese gasto de energía te cuesta mucho en combustible, lo ideal se-



¡LA LLAMADA DEL AHORRO! Las mejores ofertas en hogar y decoración | COMPRA ONLINE www.laaldabaahorro.com



Colchón Viscoelástico
90x190 cm

89€
Ahorro: 298€



229€
Ahorro: 261€



59€
Ahorro: 404€

Canapé Cerezo
90cm

129€
Ahorro: 390€



Composición Praga

399€
Ahorro: 754€



RECIBE ESTOS
INCREÍBLES REGALOS



Cuchillos
cerámicos

Robot de
cocina

BARAKALDO. C/ KAREAGA 35 (calle Trasera Max Ocio) Tel. 944 951 255

VITORIA. C/ PORTAL DE GAMARRA 50 (frente a Carglass) Tel. 945 254 855

LAS FRASES

Luis Murguía
RAC

«Acelerar para frenar no tiene sentido, ese gasto de energía te cuesta mucho en combustible»

Mario Arnaldo
Automovilistas Europeos

«Para que se respeten los límites de velocidad, es importante que tengan credibilidad»

ría que casi no hiciese falta ni frenar». Si se quiere poner a prueba el cuentakilómetros en uno de los escasos momentos en los que la Gran Vía aparece despejada, los semáforos tarde o temprano acabarán obligando a dar un frenazo, ya que aparte del peligro para la propia seguridad hay que tener presente el riesgo de ser captados por las cámaras que supervisan el tráfico. Incluso no rebasando el límite permitido se comprueba cómo se suele acabar alcanzando a algún coche que irrumpe a gran velocidad o pide paso con ansiedad.

Mario Arnaldo, presidente de Automovilistas Europeos, advierte, no obstante, que para que se respeten los límites, estos «deben tener credibilidad». Y pese a la ambición municipal por dibujar en el plano una ciudad acotada a 30 y 40 por hora, en puntos como el túnel La Salve-Ugasko los conductores toleran a duras penas los 50 km/h que marca el primer vehículo de una inevitable caravana. Precisamente uno de los caballos de batalla para Pablo Barco, coordinador de la Red de Ciudades que Caminan –alianza de ‘ciudades 30’– es la tendencia a circular unos «15 km/h por encima de lo que marca la señal».

En otras ocasiones, sin embargo, es el conductor el que debe autolimitarse, y en tramos como el conformado por las avenidas Maurice Ravel y Zumalacárregui, donde los semáforos y las bandas de

OTROS CASOS SIMILARES

Basauri

Un casco propicio para baja velocidad

Basauri se convirtió el pasado noviembre en ‘ciudad 30’, tras prosperar una moción del colectivo ecologista ‘Sagarrak’. El Ayuntamiento apunta que invirtió 38.000 euros en una campaña informativa y la colocación de señales verticales y horizontales y un velocímetro en Lehendakari Aguirre. En las carreteras anexas al casco urbano se mantiene la misma velocidad anterior. El equipo de gobierno considera positiva la percepción ciudadana. Los taxistas, por su parte, señalan que, salvo cuando el tráfico está despejado y en determinados puntos del municipio, la trama urbana de Basauri no permite circular a más de 30 por hora.



Tráfico en Basauri. :: BORJA AGUDO

Pontevedra

Referente que superó el rechazo social

El Ayuntamiento de Pontevedra es un referente en la implantación de la ‘velocidad 30’, según la DGT. Pero la decisión en 1999 del todavía hoy alcalde de peatonalizar el centro se topó con una fuerte contestación. Parte del éxito actual lo atribuyen a un jefe de Policía que confía en el modelo. Se ampliaron las aceras y se crearon plataformas únicas, con acera y calzada al mismo nivel, donde el peatón puede caminar por toda la calle. Pontevedra se transformó en 2010 en ‘ciudad 30’, y desde entonces la siniestralidad es muy baja. Cuenta con caminos escolares para que los niños vayan a pie y en grupo al colegio. Y trabajan en impulsar la bicicleta.

Valencia

El centro a 30 y aceras sin motos

Los nuevos gestores de la capital del Turia decidieron rebajar desde el pasado día 1 la velocidad del tráfico en el centro a un máximo de 30 km/h. Su propósito es que no sea una zona de paso, sino exclusivamente de destino. El Ayuntamiento confía en que así descenderán los índices de contaminación y se favorecerá al comercio, aunque no oculta la oposición de ciertos sectores y la falta de concienciación de algunos conductores. Aún no imponen multas. Otra de las actuaciones desarrolladas son los aparcamientos de motos en la calzada para «bajarlas de la acera». Gustan en Valencia los modelos que se aplican en Vitoria y en San Sebastián.

frenado han conseguido una ostensible merma de las elevadas velocidades de antaño, conviene rebajar los numerosos badenes por debajo de los 50 km/h indicados. Los conductores también levantan el pie del acelerador en los accesos a la villa en los que deben tomar una curva cerrada, aunque no suelen esperar a la siguiente señal para volver a coger velocidad.

Circular por las calles de Bilbao un día cualquiera permite hacerse una idea de la ardua labor de concienciación que tienen por delante las administraciones. Autobuses por encima de la velocidad estipulada, vehículos que se saltan clamorosamente el semáforo en rojo –alguno municipal– adelantamientos aparatosos en pleno casco urbano, jóvenes en bici por la acera a gran velocidad o ciclistas adultos circulando por el tendido del tranvía atestiguan el intenso trabajo que le aguarda al Ayuntamiento en la elaboración y puesta en marcha del plan de movilidad que empieza a redactar.

Ecologistas y víctimas aplauden el nuevo modelo

:: E. GUDE

BILBAO. Ecologistas en Acción encabezó hace dos años en España la iniciativa que trató de recoger en varios países un millón de firmas para instar a la Comisión Europea a fijar como norma el límite de 30 km/h en zonas residenciales. Asumieron de entrada el difícil éxito de la campaña, pero Mariano González, coordinador de Transporte de la agrupación, pone en valor los resultados cosechados a nivel nacional y precisa que el objetivo fundamental era alimentar el debate entre instituciones y vecinos sobre la conveniencia de rebajar la velocidad máxima en el ámbito urbano.

La asociación de víctimas Stop Accidentes también se sumó a la causa, con la convicción de que las ciudades «deben ser de los ciudada-

nos», como anota su presidenta, Ana Novella. La DGT expuso en el proyecto de reforma del Código de Circulación el impacto en la seguridad de la reducción del límite genérico de 50 km/h en vías urbanas a los 30 que plantearon. La probabilidad de muerte del peatón en caso de atropello cae en picado de un 50% a un 5%. «Diez o veinte kilómetros por hora es muchísimo», sostiene Novella. La vicepresidenta del colectivo, la vizcaína Rosa María Trinidad, estima que la ‘velocidad 30’ en zonas residenciales acabaría siendo bien acogida, porque «es buena para la sociedad».

Luis Murguía, vicepresidente del RAC Vasco Navarro, opina que se trata de una medida «imparable» y espera que se instaure «con cabeza», permitiendo que en los princi-

pales viales se mantengan los 50 km/h. El nuevo tope traerá consigo la posibilidad de convertir las urbes en lugares más «amables», señala. Y aduce que debe extenderse el uso «racional» del coche: «Hay que eliminar la costumbre de utilizarlo para trayectos de un kilómetro». Asimismo, apunta que la disminución a 30 km/h deriva en la homogeneización de la velocidad, y, en consecuencia, «en un tráfico más fluido».

El presidente de Automovilistas Europeos, Mario Arnaldo, discrepa de esta tesis y no confía en la validez de «la teoría de las orugas». Si es partidario de rebajar la velocidad en calles residenciales, pero no mediante «el café para todos» sino analizando cada caso, para planificar el tráfico con mayor precisión. A su juicio, las limitaciones deben establecerse atendiendo al estado de la vía, el tráfico que soporta o las características del vehículo. Y defiende que el gran factor de riesgo no es la velocidad en sí, sino circular a una velocidad «inadecuada».



SÓLO HAY UN BMW EN BIZKAIA

ENEKURI MOTOR, ÚNICO CONCESIONARIO OFICIAL BMW EN BIZKAIA

Enekuri Motor
Ctra Bilbao Asúa (Alto de Enekuri)
48950 Erandio
944 74 59 66
www.enekurimotor.bmw.es