



SEGONA EDICIÓ DE SABADELL UNIVERSITAT
DEL 7 AL 11 DE JULIOL DE 2003

UNA ESTRATEGIA PARA LA MOVILIDAD EN LAS CIUDADES

LES ESTRATEGIES LOCALS EN LA MOBILITAT URBANA

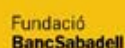
Odon Elorza, Alcalde de Sant Sebastià

Sabadell, 7 i 8 de juliol de 2003

Organitzadors:



Patrocinadors:



UNA ESTRATEGIA PARA LA MOVILIDAD EN LAS CIUDADES

I – La Movilidad Urbana y las Limitaciones del Viario.

En las últimas décadas el coche ha invadido la ciudad y la administración se ha plegado ante sus demandas ofreciendo suelos, en muchos casos de gran valor para las infraestructuras que demandaba, lo que volvía a hacer atractivo el uso y abusivo del vehículo privado en nuestras ciudades.

Hoy este esquema aparece cuestionado en teoría, aunque en la práctica sigue funcionando en multitud de ciudades. Sin embargo algo empieza a cambiar en Europa, donde la Administración Local cada vez tiene más en cuenta las propuestas alternativas que se hacen desde La Agenda 21, el V Programa de Acción en Materia de Medio Ambiente de la UE, el Libro Verde sobre el Medio Ambiente Urbano, La Carta de Aalborg, etc.

El gran esfuerzo que se está haciendo en la mayoría de los Estados de la Comunidad, por crear conciencia cívica y responsabilidades compartidas en el gran reto de recuperar la ciudad, e iniciar la aplicación de programas y políticas que nos conduzcan por la senda del desarrollo sostenible, está empezando a cambiar el tradicional concepto de la movilidad.

El problema del tráfico y la congestión no admite soluciones tecnológicas milagrosas. Su paulatina resolución va a requerir de un gran esfuerzo colectivo de concienciación ciudadana, de participación y responsabilidades compartidas en el rediseño del viario y en la concepción del tejido metropolitano.

El problema de la movilidad es uno de los más importantes a resolver por las ciudades españolas en los próximos años. Lo cierto es que el incremento de la motorización y del número de desplazamientos, así como la creciente preocupación por los atascos de tráfico y los índices de contaminación, son cuestiones que merecen una reflexión y un compromiso de los poderes públicos. Es preciso apostar por sistemas de accesibilidad y opciones de movilidad que partan de una planificación integral tanto de los sistemas de transporte como del territorio y consigan ser respetuosos con el medio ambiente.

Es preciso destacar que uno de los retos de las Concejalías de Tráfico, es el de ofrecer soluciones en clave de sostenibilidad a los problemas de la movilidad, aparcamientos y transporte público en todas las ciudades y pueblos. Sin olvidar que es una función importante de los Concejales favorecer la movilidad a pie.

Las crecientes dificultades y hasta el caos en determinados casos en la movilidad urbana, nos obligan a lograr una forma de movilidad sostenible como una condición previa para la mejora ambiental. Hoy en día, los niveles de saturación que se han alcanzado como consecuencia del uso intensivo del automóvil particular, dificultan el funcionamiento eficaz de muchas ciudades, reduciendo la accesibilidad y causando daños al medio ambiente que a largo plazo serán insostenibles.

Por otro lado, el desarrollo de áreas residenciales de baja densidad en las zonas periféricas de las ciudades y los cambios de estilo de vida, (por ejemplo grandes superficies con multicines en la periferia de las ciudades) hacen aumentar la dependencia del automóvil y las grandes inversiones en infraestructuras viarias.

El incremento de los flujos de tráfico que presionan sobre los espacios centrales de las ciudades, es uno de los principales problemas del medio urbano. La gran cantidad de desplazamientos en horas punta tiende a desbordar periódicamente la capacidad de las infraestructuras viarias y servicios de transporte existentes.

Las áreas centrales de las ciudades acusan, por tanto, un empeoramiento notable de los niveles de calidad del aire y de contaminación acústica, así como un aumento de los tiempos de desplazamiento en la ciudad, con la consiguiente pérdida de competitividad y calidad de vida.

Por otra parte, la disminución de la velocidad comercial y de la regularidad y fiabilidad del transporte público de superficie conlleva una disminución de la demanda de este servicio que al final queda reservada para los pasajeros cautivos de este medio.

La solución definitiva no consiste en fuertes inversiones en más viales de ronda o en destinar más superficie del viario al vehículo particular, en detrimento de aceras, paseos y carriles bus.

En consecuencia, cada ciudad debe plantearse inicialmente para qué quiere el transporte público y qué tipo de apuesta está dispuesta a hacer. O dicho de otra forma, qué modelo de ciudad se quiere tener y cuál es el transporte público que sirve a ese modelo de ciudad. Todo ello dentro de **un cambio**

cultural, un cambio sobre el modelo de transporte que implique la recuperación de las ciudades para el mayor disfrute de los ciudadanos.

Ya en la actualidad, la mayoría de las ciudades españolas tienen problemas de saturación y retenciones a causa de la avalancha automovilística en un tejido urbano que tiene unas capacidades, tanto espaciales como ambientales, limitadas. A nivel espacial, por ejemplo, el tráfico automovilístico ocupa aproximadamente el 60% de la superficie viaria, y ello a pesar de que apenas llegan al 20% las personas que diariamente se mueven en la ciudad utilizando este medio de transporte. A nivel energético se estima que el consumo medio por persona que se desplaza en su vehículo en hora punta llega a ser hasta 6 veces superior al que resulta por persona que utiliza el transporte colectivo.

Sabemos que es indispensable para una ciudad moderna y sostenible, avanzar hacia una nueva cultura de la movilidad, establecer reglas de movilidad y ayudar a conseguir un uso más racional de los vehículos privados. Por tanto, daremos prioridad a los medios de transporte más respetuosos con el medio ambiente (en particular, los desplazamientos a pie, en transporte público y en bicicleta) y situaremos en el centro de nuestros esfuerzos la planificación conveniente para potenciar dichos medios de acuerdo con las directrices y recomendaciones de la Unión Europea.

II – El Deterioro del Medio Ambiente.

A medida que el nivel de bienestar y riqueza aumentan, también el deterioro ecológico del Planeta se hace más evidente. Y los ciudadanos empiezan a demandar un entorno urbano de mayor calidad y unas políticas que se hagan más compatibles con el medio ambiente y sean, en afortunada expresión, sostenibles. De modo paralelo las instituciones públicas a nivel mundial toman acuerdos para frenar la degradación ambiental en sus manifestaciones más inquietantes: capa de ozono, cambio climático etc...

Pero no acabamos de aplicar en lo concreto, en los aspectos de la movilidad en las ciudades, las recomendaciones de las Cumbres de Mandatarios.

Las políticas urbanas que debemos desarrollar los responsables municipales no pueden ser ajenas a estas inquietudes. Debemos ser conscientes de que nuestras actuaciones en las áreas de accesibilidad y el desarrollo económico de nuestras ciudades, no son neutrales, ni para la calidad ambiental de nuestro entorno inmediato, ni para la salud ambiental del Planeta.

A la hora de hablar de tráfico es inevitable aludir a la contaminación atmosférica y acústica. El transporte constituye actualmente la primera fuente de los principales contaminantes atmosféricos presentes en las ciudades europeas. A pesar de que la legislación sobre los gases de escape de automóviles y camiones tendrá como resultado una reducción considerable de la contaminación originada por cada vehículo, el aumento previsible en el número de automóviles y distancias recorridas, contrarrestará a medio plazo las reducciones potenciales.

El abuso en la utilización del vehículo privado está llevando a las ciudades a una saturación de la movilidad que afecta directamente al transporte público, a la falta de seguridad de otros usuarios de la vía pública como es el caso de ciclistas y peatones, y a la aparición de calles que se convierten en barreras con un cruce difícil y peligroso.

III – Los principios del Pacto de Movilidad

Ante esta perspectiva, es necesario avanzar en cada ciudad hacia **Pactos de Movilidad** entre todos los sectores implicados y al diseño de criterios de actuación que permitan un desarrollo sostenible de las ciudades, reduciendo el uso de los vehículos por nuestras calles.

¿Quiénes deben participar en la elaboración de los Pactos de Movilidad?. Todos los estamentos ciudadanos y los sectores más vinculados al transporte.

Los firmantes de este Pacto sobre la Movilidad acuerdan los principios que deben regir las políticas de circulación y estacionamiento en la ciudad:

- La movilidad se debe convertir en el instrumento adecuado para el desarrollo de una ciudad moderna, centro de negocios y de servicios, que persiga la generación de empleo, la mejora del medio ambiente y la consecución de mayores espacios para los peatones.
- Las políticas de movilidad tendrán en cuenta la necesidad de jerarquizar las vías públicas para favorecer los diferentes modos de transporte: peatones, bicicletas, transporte público, vehículos de distribución de mercancías, motocicletas y turismos.
- El transporte público debe garantizar la accesibilidad o penetración hasta los puntos de destino y orientar su actuación al servicio de los clientes-

ciudadanos, logrando ofrecer un servicio de calidad, cómodo y que mantenga una velocidad comercial competitiva.

- La correcta gestión y planificación de la movilidad debe formularse desde un ámbito comarcal o de conurbación.
- Los desarrollos urbanísticos que impliquen una alta generación de viajes deberán vincularse necesariamente a los ejes viarios principales de transporte público o junto a estaciones ferroviarias.
- Las diferentes administraciones implicadas deben coordinar sus esfuerzos para convertir la oferta del transporte ferroviario de cercanías en auténticos ejes vertebradores del territorio y factor clave de la política de movilidad en la conurbación.
- Mejorar la seguridad viaria exige analizar permanentemente los puntos de más riesgo, así como los comportamientos de los usuarios de las vías para reducir los accidentes de tráfico. Se deberán intensificar las campañas de concienciación.

Existe en la actualidad un amplio consenso entre los responsables de diferentes sectores y las organizaciones de protección de medio ambiente sobre la necesidad de invertir las tendencias actuales en lo que se refiere a la movilidad urbana, haciendo que ésta dependa menos del automóvil particular. Esta reducción se debe lograr con actuaciones que permitan el trasvase de viajeros desde los vehículos particulares a los medios de transporte público, porque se trata de garantizar una adecuada movilidad a los ciudadanos, permitiéndoles la accesibilidad a sus lugares de destino.

IV – Las Políticas de la Unión Europea. La Cumbre de Río y La Carta de Aalborg.

Con el fin de avanzar hacia un desarrollo sostenible, la UE plantea en el V Programa de Medio Ambiente y en el Libro Blanco del Transporte las siguientes actuaciones que se basan en análisis de intervenciones en curso en diferentes ciudades: estrategias de ordenación territorial, potenciación de los sistemas de movilidad que dan prioridad al transporte colectivo, a los peatones y a los ciclistas y medidas educativas para un uso más racional del automóvil particular.

En relación con lo anterior, una encuesta realizada en la Unión Europea puso de manifiesto un alto grado de apoyo a las actuaciones destinadas a limitar el tráfico de automóviles en el centro de las ciudades. Esta limitación viene dada

por la creación de zonas peatonales, medida que existe en muchas ciudades hace más de 20 años, la apertura de estacionamientos exclusivos para residentes, las reducciones de velocidad en vías urbanas, la puesta en marcha de carriles para transporte colectivo y para vehículos de alta ocupación, el uso del coche compartido y el acceso permitido sólo a residentes en determinadas áreas.

La Conferencia de Río y el V Programa de la Unión Europea en materia de Medio Ambiente han impulsado el debate en la sociedad europea sobre la necesidad de establecer nuevas políticas generales y locales orientadas hacia la sostenibilidad.

En los últimos años, al calor de la acción combinada de ciertos programas institucionales y de las O.N.G. más activas en estos temas, diversas organizaciones, municipios y ciudades han desarrollado toda una serie de experiencias locales tendentes a avanzar hacia la sostenibilidad local.

La propia Unión Europea, tras la publicación a principios de los noventa de los Libros Verdes sobre el medio Ambiente Urbano y sobre el Transporte y la Energía, ha impulsado el “Grupo de Ciudades Europeas hacia la Sostenibilidad” que desarrolló en Mayo de 1994 la “Carta de Aalborg, la primera referencia europea sobre la aplicación local de los principios de sostenibilidad emanados de la Cumbre de Río.

Estos programas, denominados Agenda 21, tienen en común las siguientes características:

- 1ª) Se conciben como estrategias globales de prevención y actuación tendentes a la sostenibilidad del desarrollo y la calidad de vida local.
- 2ª) Los Programas suelen estar dirigidos por las Corporaciones Locales, pero tienen un carácter abierto y se elaboran en amplios procesos de concertación ciudadana.
- 3ª) Se configuran como sucesión de ciclos que definen los principales problemas en relación a los criterios de un desarrollo sostenible para las ciudades.

Enfrentadas a una demanda ascendente de la movilidad y a un impacto ambiental creciente, las áreas urbanas requieren nuevas fórmulas para hacer frente a las necesidades del transporte. Las ciudades necesitan reexaminar la demanda de transporte urbano e idear estrategias que proporcionen la accesibilidad al coste mínimo en una tendencia hacia un desarrollo sostenible.

V – Las Recomendaciones para las Ciudades del III Milenio.

Los Ayuntamientos deberíamos desarrollar e impulsar una serie de medidas que contribuyan a conseguir la ciudad sostenible y que se exponen a continuación:

1ª) Todos los ciudadanos somos peatones y, por tanto, es necesario **favorecer ciudades pensadas para los peatones y las bicicletas** como un modo de disminuir los desplazamientos en medios mecanizados. Para ello se debe promover y potenciar el desplazamiento a pie en combinación con el transporte público, como una forma adecuada para ir de compras, a la universidad y al trabajo. En ciudades acosadas por la congestión del tráfico y por la contaminación atmosférica, el transporte no motorizado y la creación de ejes o itinerarios peatonales puede ir constituyendo una alternativa importante a la dependencia de los vehículos privados y puede servir de nexo a una política de transporte público.

Las actuaciones de mejora y ampliación de las aceras (sin olvidar la eliminación de obstáculos y el rebaje de bordillos para las personas minusválidas), se combinarán con actuaciones de recuperación del espacio público y de revitalización comercial. De modo participativo y consensuado se determinarán las nuevas calles peatonales para los próximos años, dentro de un Plan.

Además, **se deben peatonalizar espacios públicos de significación**, implantar zonas de tráfico restringido para la recuperación de áreas de convivencia o de significación histórica, aportando soluciones para el aparcamiento de vehículos de los residentes en esas zonas.

2ª) Un sistema eficaz de transporte urbano de viajeros es esencial para la economía de la ciudad y para la calidad de vida de los ciudadanos. Tendrá su pilar básico en los autobuses públicos a los que habrá que conceder la máxima prioridad y calidad para que su uso sea atractivo y competitivo frente al vehículo privado.

El transporte colectivo está ligado al desarrollo económico de las ciudades en varias vertientes. La consecución de un transporte público competitivo y eficaz, permitirá una mejora de la movilidad urbana y una menor necesidad de los desplazamientos motorizados privados. Todos ellos son factores que contribuyen a aumentar el atractivo de la ciudad, tanto para aumentar su cuota de mercado comercial como para lograr la implantación de nuevas actividades económicas.

Asegurar una parte significativa de la movilidad con el transporte público nos permitirá mejorar los rendimientos de explotación del sistema, acompañada de una política tarifaria adecuada y una correcta aplicación de los fondos públicos destinados a subvencionar un transporte de calidad y competitivo.

Las ciudades, por medio de las Empresas de Autobuses, deben **fijar cada año sus objetivos** referidos al incremento del número de viajeros en el transporte público, aumento de la velocidad comercial de los autobuses urbanos, mejora de las líneas existentes, extensión de los carriles-bus o el índice de cobertura tarifaria sobre el precio real del viaje en bus.

Una importante novedad en las políticas del transporte público de los últimos años en una serie de ciudades europeas ha sido el renacimiento de los tranvías modernos ó metros ligeros de superficie. Esta decisión es más una opción estratégica para una mayor potenciación del transporte y un cambio a mejor de la imagen urbana, que una decisión que se pueda tomar exclusivamente desde el punto de vista de las necesidades del transporte.

3ª) **Una organización unificada del sistema de transporte** hay que abordarla a nivel metropolitano o comarcal. Los problemas de movilidad son de ámbito comarcal y deben llevar aparejada **la creación de organismos y Consorcios a un nivel supramunicipal** con la participación de todas las instancias, públicas y privadas, implicados.

Esta organización requerirá de una política de transporte unificada, de una planificación común, de una integración tarifaria en todo el ámbito de actuación, de una imagen común de todo el sistema de transporte, etc.

4ª) **La planificación urbanística** y la ordenación integral del territorio deben tener en cuenta como criterio básico la prioridad para el transporte público y la resolución de los problemas de movilidad y accesibilidad a través del transporte público. No se deberán situar actividades de entidad, ni grandes zonas residenciales, de ocio, comerciales, etc., que supongan la generación de un importante número de desplazamientos en puntos que no puedan disponer o alejados de los ejes principales de transporte público (trenes, metro, autobuses...). A destacar la conveniencia de reflexionar seriamente sobre el modelo actual de implantación de grandes centros comerciales.

5ª) **Una ordenación de la red viaria en las ciudades** pensada para dar la prioridad al transporte público.

Una de las claves estará en conseguir una red de circulación reservada para los transportes públicos. Que los autobuses no se vean inmersos en el colapso. Que un vehículo privado mal estacionado durante dos minutos no provoque

retenciones o retrasos en el desplazamiento de un autobús lleno de viajeros solidarios con el medio-ambiente.

Toda ciudad debe tener sus ejes básicos y sus nuevos desarrollos urbanísticos bien concebidos para el transporte público. Además de prioridad semafórica, el diseño del viario por el que discurran los ejes principales deberá estar pensado para el transporte público con carriles-bus, e incluso con calles de utilización exclusiva para los autobuses y servicios.

6ª) La política de movilidad ha de configurarse como **una estrategia integral** en el que las medidas deben ser coherentes con el objetivo que se ha marcado y no hacer concesiones políticas coyunturales para contentar a determinados sectores ciudadanos, por duro que resulte a veces.

7ª) Establecimiento de **una política integral que contemple toda la oferta de aparcamiento**, que regulen tanto el aparcamiento en superficie como subterráneo y que por medio de las tarifas establezcan las limitaciones horarias o zonales al vehículo privado, favoreciendo la utilización del transporte colectivo. Las políticas de aparcamiento son más eficaces cuando se utilizan como parte de una estrategia más amplia y cuando es posible una aplicación que se vea acompañada de una buena oferta de transporte público.

Las políticas de **regulación del aparcamiento en superficie** no deben tener finalidad recaudatoria, sino la de ordenar mejor las funciones del viario y favorecer la rotación de las plazas en la superficie de las calles, así como los usos de carga/descarga en la vía pública.

Se debe facilitar el aparcamiento para los residentes. Para ello se deben impulsar la construcción de aparcamientos subterráneos para residentes. Se debe evitar la construcción de aparcamientos subterráneos en rotación en las zonas más saturadas por el tráfico en el centro de las ciudades para evitar el colapso definitivo.

Los aparcamientos situados en los bordes del corazón central de la ciudad y servidos desde el viario principal, así como los alternativos de periferia juegan un papel importante a la hora de reducir tráficos de paso en la ciudad.

En base a las previsiones incluidas en el Plan General de Ordenación Urbana, el incremento de la oferta de aparcamientos de rotación en la zona central de la ciudad deberá ir acompañada del estudio correspondiente de impactos y de la previa consulta al Consejo Asesor de Tráfico

Es imprescindible reforzar el esquema actual de accesibilidad a los diferentes aparcamientos subterráneos, de manera que los accesos estén bien señalizados y permitan la fluidez de la circulación.

Las construcciones de aparcamientos subterráneos para residentes se vincularán a la recuperación de espacio público en superficie para avanzar en las políticas concertadas de peatonalización con todos los sectores interesados.

Se establecerá como objetivo una gestión unitaria del aparcamiento de rotación, tanto en superficie como subterráneo. La política de aparcamiento se basará en dos instrumentos básicos: el tiempo de estancia y la tarifa. Como criterio, el tiempo de estacionamiento en superficie tendrá una tarifa más elevada que el estacionamiento en subterráneo. Se deberán potenciar las estancias cortas en aparcamientos subterráneos, por medio de políticas tarifarias más económicas.

No obstante, para que los parkings periféricos sean atractivos y funcionen deben estar bien conectados con la red de transporte público. El Ayuntamiento deberá acometer este tipo de aparcamientos en las zonas de entrada a la ciudad cerca de una línea de transporte público para llegar al Centro, perfectamente urbanizados, vigilados y a un precio razonable.

8ª) Motocicletas

También es urgente la regulación del aparcamiento para **las motos** pero no a costa del espacio de los peatones sino de los automóviles.

Las regulaciones de aparcamiento para vehículos en las zonas centrales, la adecuación de las motos a los desplazamientos urbanos más habituales y la exención de pago en las zonas de aparcamiento regulado, han hecho que se haya registrado un incremento notable de los desplazamientos en este medio de transporte.

En coherencia con el espíritu de un Pacto de Movilidad, se debe favorecer a estos vehículos. Por ello, se establecerá una dotación de aparcamiento suficiente bien repartido por toda la ciudad.

Hay que erradicar el estacionamiento incorrecto de motos en aceras, pórticos, plazas y junto a edificios notables. Igualmente, la Guardia Municipal tiene que eliminar los abusos de los tubos de escape.

9ª) Dentro de una política de **jerarquización de viales**, según los usos, debemos establecer un sistema claro de accesos a la red de los aparcamientos subterráneos que no supongan tráfico de paso innecesarios por las calles.

10ª) **Reducir los niveles de contaminación de los vehículos.** A la vez que se propicia que en las ciudades se produzca una utilización menor del vehículo privado y traspasar el peso de los desplazamientos a otras alternativas, es necesario dar una serie de pasos para mejorar la calidad del aire reduciendo las emisiones acústicas y de gases de los vehículos, estudiando la utilización de combustibles más limpios y propiciando la implantación de las nuevas tecnologías automovilísticas.

11ª) **La participación ciudadana** en este proceso de concertación y concienciación, implicando a todos los sectores interesados, es un requisito imprescindible.

Los cambios de hábitos de conducta y las nuevas políticas de circulación no se podrán implantar ni consolidar. La información y la educación en los nuevos hábitos de desarrollo sostenible son absolutamente necesarias.

Para ello se deben constituir **Consejos Asesores de Tráfico** a modo de Foros Cívicos, con presencia de representantes de los sectores del transporte urbano, taxis, ecologistas, comerciantes, Automóvil Club, Asociaciones de Vecinos, repartidores, etc., para la aprobación de **Pactos Ciudadanos sobre Movilidad** y concretar las actuaciones.

12ª) La declaración solemne en cada ciudad de **un día sin coches al año**, donde se recomiende a los ciudadanos la no-utilización del transporte privado sustituyéndolo por los transportes alternativos y la celebración de actos periódicos de información sobre las pautas de desarrollo sostenible, contribuirán a implicar a todos los colectivos sociales en los objetivos expuestos.

13ª) **La bicicleta**

La apuesta a favor de **los carriles bici** en toda la ciudad resulta imprescindible.

Se potenciará la bicicleta como medio de transporte urbano, de forma que contribuya a paliar los problemas generados por la movilidad. Para ello se establecerá una red básica de vías para bicicletas que conecte los núcleos de población donostiarra de mayor entidad, en especial los de la zona llana, para seguir con la ejecución de las demás previsiones del Plan General de Urbanismo en el conjunto del Municipio.

Además, se hace necesario promover un mayor respeto a las normas de circulación por parte de los usuarios de la bicicleta, sobre todo en lo relativo a la prudencia que deben mantener hacia los peatones en calles de coexistencia, con limitación de 5 kilómetros por hora.

14ª) Marcar objetivos en materia de **seguridad vial** y de funcionamiento del viario con pleno respeto al Código de Circulación y a las Ordenanzas de Circulación de cada Ayuntamiento (dobles filas, carga-descarga, estacionamientos en las aceras y carriles-bus, limitación de velocidad en vías urbanas, etc.). Para ello resulta imprescindible modificar la normativa existente para garantizar un procedimiento administrativo ágil, sin merma de las garantías de los automovilistas, que permita a los Ayuntamientos el cobro de las multas y, por tanto, la validez del efecto coactivo de las mismas.

15ª) **Utilización del taxi con fórmulas de uso compartido**, caso de Donostia, y mediante acuerdos con los Ayuntamientos, para acceder a barrios o zonas de las ciudades que presentan la imposibilidad real de ser atendidas por el transporte colectivo en autobuses o trenes.

16ª) **Apostar por los Centros de transporte intermodales**. Creación de aparcamientos de disuasión a la entrada de las ciudades en puntos de las poblaciones conectadas con la red de transporte público. Además cada apeadero o estación de servicios ferroviarios de cercanías o Metros interurbanos deben disponer de áreas de aparcamiento.

17ª) Gestionar en las instancias de la **Comunidad Europea** la potenciación de programas de ayuda para aquellas ciudades que pongan en marcha planes de apoyo integral a las peatonalizaciones, calles de coexistencia y a la potenciación del transporte público y las bicicletas.

18) **Distribución de mercancías.**

El correcto funcionamiento de la carga-descarga resulta clave para asegurar el mantenimiento de la economía de la ciudad y la fluidez del tráfico. Este es un aspecto que requiere más atención, fundamentalmente porque su resolución es muy compleja. Se deberá trabajar sobre un modelo de distribución de mercancías basado en la reserva de suficientes zonas por toda la ciudad que evite la inutilización de carriles de circulación por la doble fila y permita una mejor gestión de esta función.

En cualquier caso se debe disciplinar por la Guardia Municipal esta actividad de carga y descarga en zonas peatonales y de coexistencia por cuanto que no se respetan los horarios establecidos.

19ª) Calmar el tráfico.

Por tal se entiende todo el conjunto de actuaciones destinadas a hacer posible la coexistencia del tráfico de vehículos diversos, con el resto de actividades que se quieren potenciar en los espacios públicos: paseo, estancia, convivencia, compra, juego, etc.

Uno de los ejes fundamentales de este apartado será la mejora de la seguridad vial con el objetivo primordial de reducir los accidentes con su terrible secuela de víctimas humanas. A la política de control de velocidad y de áreas tranquilas se deberán sumar campañas de información sobre aspectos específicos y la educación vial sobre los colectivos más afectados: niños, ancianos, motoristas, ciclistas, etc.

Entre las actuaciones a desarrollar se incluyen la desviación o reducción de tráficos de paso por los centros de los barrios, la creación en los barrios de áreas peatonales o semipeatonales, el establecimiento de zonas con limitación de la velocidad del tráfico a 30 km/h, la información destinada a conocer las normas de comportamiento en el tráfico urbano, la adecuación de pasos peatonales, la reducción de contaminación acústica, ...

20ª) Por último, los Ayuntamientos debemos reclamar de la Administración del Estado un notable incremento de **las subvenciones al transporte público** para paliar el déficit que asumen los Ayuntamientos Españoles.

A medida que avancemos en el modelo de ciudad que defienden estas recomendaciones, se observarán sus efectos beneficiosos sobre el medio ambiente y calidad de vida, menor consumo de energía, beneficios para la atmósfera y mayor seguridad vial, salud para los ciudadanos, menos accidentes, menos ruidos, más contactos humanos, recuperación de usos del suelo más nobles y redescubrimiento de la ciudad como lugar de encuentro y vida en común.

V. CONSIDERACIONES FINALES

En el marco de la estrategia señalada queda bien a las claras la apuesta de los agentes principales de la movilidad por disuadir, concienciar y pactar, en vez de

acudir a esquemas nada conciliables con una democracia local participativa en la que difícilmente tienen cabida la pura restricción, la represión, y la imposición desde el poder local.

Para la consecución de estos objetivos estratégicos será precisa la redacción de distintos Planes Sectoriales que concreten las actuaciones a llevar a cabo, fijen plazos y establezca las partidas presupuestarias necesarias.

Estos Planes de Actuación deberán ser presentados a la discusión del Consejo Asesor de Movilidad a partir de la firma por parte de las entidades y organizaciones ciudadanas del Pacto de Movilidad. Dicho Consejo actuará como órgano de seguimiento de las premisas establecidas en el Pacto.

ODON ELORZA
Alcalde de San Sebastián.
Sabadell, 7 de Julio de 2003