la construcción de una ciudad motorizada

Valencia a motor

Valencia

Movilidad sostenible, la materia pendiente

VIRGINIA GÓMEZ

La capital del Turia se despierta cada mañana con una sola certeza. Hoy, como todos los días, sus ciudadanos amanecen entre monóxido y dióxido de carbono, hidrocarburos y un largo etcétera de partículas tan impronunciables como nocivas. Desde bien temprano los motores rugen, suenan los cláxones y entre la niebla y el smog se intuye una especie de jungla en la que el caos armonizado por la costumbre se adueña de las calles. Movilidad, sostenibilidad y accesibilidad no tienen cabida.

Aceras copadas por motocicletas aparcadas, avenidas convertidas en autovías de las que salen cientos de ramificaciones colapsadas por el estrés y el mal humor matutino, señales y semáforos que se convierten en enemigos constantes del ciudadano y en el escudo de los coches. Todo vale cuando se alude a la libertad individual.

La cotidianeidad de ir sobre ruedas sobrepasa los límites morales, medioambientales, éticos y vecinales para dar paso a una ciudad que, para algunas personas, llega a convertirse en una auténtica jungla de asfalto.

En el imaginario social actual, el coche se postula como un símbolo de crecimiento y de estatus. Cumplir la mayoría de edad y comprarse un coche es el paso previo a la madurez. Esta falsa sensación de libertad nace de un conjunto de factores que engloban la necesidad de poder moverse (ya que para cualquier trabajo suelen pedir el carné de conducir) la presión social, la presión del lobby del motor (con esos anuncios que prometen una sensación de total independencia encima de un coche), el inmovilismo político y la inercia de la globalización.

Pero la realidad se aleja bastante de esa utopía sobre ruedas. Los costes que produce un vehículo motorizado no son proporcionales al uso y disfrute que ofrece.

La mayoría de los usuarios tienen la falsa creencia de que pagando los gastos e impuestos que supone mantener un coche cubren los costes reales que producen, pero la realidad es tan solo cubren una parte ínfima de ellos. El problema es que los gastos indirectos no son mensurables. La salud pública, la contaminación del aire o la contaminación acústica son algunos de esos gastos indirectos, que afectan a todos los ciudadanos, conductores o no.

Valencia cuenta con todos los elementos necesarios para ser el paradigma de la movilidad sostenible: tiene una topografía adecuada con un terreno plano en el que ir en bici no supone un gran esfuerzo; cuenta con un clima mediterráneo idóneo para desplazarse a pie y, además, sus dimensiones son relativamente pequeñas, lo que facilita los desplazamientos rápi-

(IN)Sostenible

Tráfico en la calle Colón /V.GÓMEZ

dos.

Con todo, Valencia no se encuentra ni entre las 10 ciudades más sostenibles de España, ranking que lideran urbes como Vitoria-Gasteiz, Barcelona o Bilbao. El porqué es sencillo: la ciudad ha sido construida en torno a los desplazamientos con vehículos a motor.

El crecimiento demográfico hizo que en su momento la ciudad ampliara sus límites con la expansión del área metropolitana. Pero uno de los grandes fallos ha sido no expandir también el transporte público hacia las áreas más alejadas del centro de la ciudad.

Los tres Planes Generales de Ordenación Urbana (1946, 1966 y 1988) llevados a cabo en la ciudad de Valencia, determinaron el modelo de ciudad que tenemos actualmente. Basándose en un modelo radioconcéntrico y en medidas centradas en el crecimiento demográfico de la época, fueron organizando la ciudad en torno al vehículo privado a motor. Por ello, actualmente Valencia es una ciudad destinada exclusivamente para el coche, con un espacio urbano segregado y un déficit democrático en el reparto del mismo. Casi el 80% del viario está destinado para el uso del coche, siendo el número de conductores mucho menor que el de peatones, ya que según el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), solo el 23,6 % de los desplazamientos urbanos internos se realizan en coche.

Además, se ha llevado a cabo una gran inversión en grandes infraestructuras como el AVE, pero se ha dejado de lado la mejora y modernización del transporte público. Como resultado, los valencianos tardan aproximadamente lo mismo en el trayecto Valencia-Madrid (AVE) que en llegar a Lliria desde el centro de la ciudad.

Diego Ortega, doctor en antropología por la UV y miembro de València en bici-Acció Ecologista Agró, sostiene que la consolidación del modelo de ciudad motorizado responde a una manera de entender el suelo de la ciudad como zonas separadas según su función, lo que se denomina urbanismo disperso. Para ello, hay que hacer que toda la ciudad sea accesible en coche, lo que se ha ido consiguiendo con cada plan urbanístico.

Las consecuencias de este modelo urbano son carreteras dentro de la propia ciudad, con una regulación semafórica que dota de seguridad a los conductores, haciendo que se alcancen velocidades de hasta 70-80 kilómetros por hora en las grandes vías como Blasco Ibáñez. Esto proporciona una gran inseguridad en un contexto incierto como es la ciudad, ya que a esa velocidad la capacidad de frenada de un coche disminuye considerablemente, lo que haría difícil evitar el atropello en caso de cualquier imprevisto.

Este modelo de ciudad, asegura Ortega, es insostenible. La proliferación del coche ha hecho de Valencia una ciudad masificada. Con un coche por cada 2,2 personas (más que Madrid o Barcelona en mucho menos territorio), la capital valen-

ciana ha ido perdiendo espacio urbano para convertirse en una red de carreteras interurbanas, que priva a los ciudadanos de una convivencia saludable y segura.

Políticos y falacias sobre ruedas

La ataraxia política ha hecho que este modelo de ciudad se consolidara legislatura tras legislatura, haciendo del coche el vehículo perfecto para los valencianos, gracias también a un sistema capitalista en aumento y a un lobby del motor muy presente.

El antiguo gobierno del Partido Popular mostró una pasividad arrolladora en cuanto a movilidad sostenible se refiere que, con el paso de los años, se siguió acrecentando. Con inversiones millonarias en la America's Cup o la Fórmula 1, las inversiones en transporte público eran como poco ridículas.

Con todo, en 2013, el Partido Popular valenciano aprobó por mayoría el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), con la abstención del PSPV y Compromís, y la oposición de EU. Dicho Plan, rescatado hoy por el actual gobierno actual, es un plan que se centra en medidas técnicas dirigidas al transporte, que no a la movilidad, dejando un espacio meramente representativo a la participación ciudadana. Plan, que por otra parte, nunca llegó a ponerse en marcha.

Pero más de dos décadas a motor tienen sus consecuencias. La proliferación del coche y la consolidación de este como vehículo estrella, ha hecho que la sociedad valenciana se acomode en el uso del vehículo privado.

'Los coches no votan, pero los políticos tienen pánico a causarles la menor molestia'. Aludiendo a esta cita de Eduardo Galeano, Joan Olmos, doctor ingeniero en caminos y coordinador de la Mesa de Movilidad del Ayuntamiento, asegura que no hay presión social para que el problema de la movilidad se convierta en un problema político. Sin la presión ciudadana, los políticos no reaccionan. Pero ¿porqué no existe esa presión social?

La información es esencial. Los ciudadanos desconocen los costes que provoca el sistema de movilidad actual. Desde costes directos, como el pavimento, policía o el uso de la calle, hasta costes indirectos, como el medioambiente o la salud. Esto da como resultado un sistema de movilidad que, además de insostenible, es totalmente injusto. Por ello, el coordinador de la Mesa de Movilidad, reitera la importancia de la internalización de los costes, lo que significaría que cada usuario pagara los costes reales que produce. Con esta medida, los usuarios de los coches acabarían replanteándose su sistema de transporte, debido a los altos gastos que tendrían que abonar.

> **"Si los conductores pagaran los costes reales que provocan, muchos de ellos cambiarían sus hábitos**

En su reciente artículo para *eldiario.es*, 'Contra el inmovilismo en las políticas de movilidad urbana', Joan Olmos subraya la importancia de cambiar o redefinir el len-

guaje para impedir los sesgos que lo transforman. De esta manera, cuando se hable de “cerrar calles al tráfico” se debería hablar de “abrir calles a los ciudadanos”. La diferencia en el mensaje es abismal, sobretodo para la ciudadanía, que debe empezar a entender la importancia de recuperar un espacio que de por sí le pertenece. Mientras en otras ciudades han avanzado en políticas sostenibles, Valencia ha estado parada, y estar parada, declara el catedrático, es ir hacia atrás.

> **“Hay ciudades que avanzan porque el gobierno lo tiene en el programa, pero si eso no pasa aquí, no se cambiará nada**

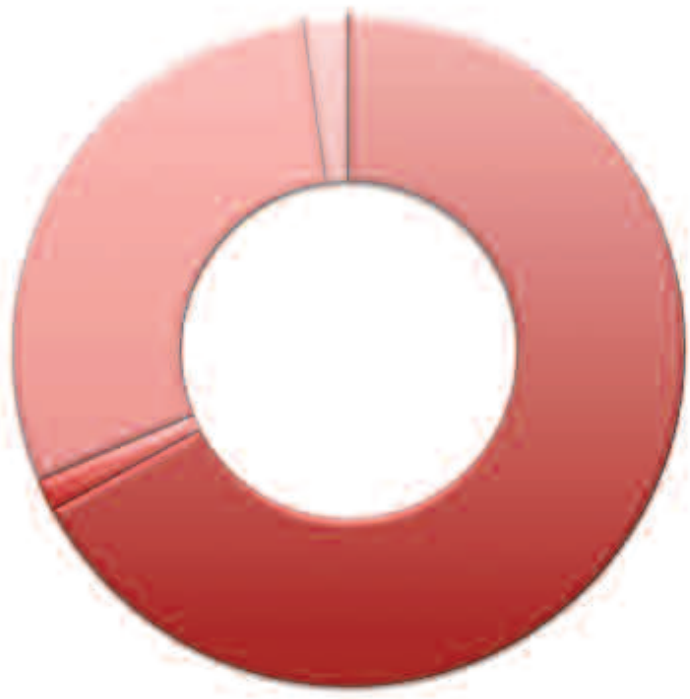
Además, afirma Olmos, ha habido una distribución elitista del urbanismo y del transporte. La construcción de infraestructuras como el AVE, que supone tan solo un 5% de los desplazamientos anuales de RENFE, supone una inversión desproporcionada y destinada solamente aquella parte de la población que pueda pagar ese servicio. Mientras, el 95% restante de los usuarios sigue pagando las precariedades de un transporte público deficiente.

> **“Falla algo cuando un estudiante tiene que venir en coche o mudarse porque no le sale rentable, ni en tiempo ni en dinero, venir en transporte público**

La comunidad Valenciana tiene 2.751.258 vehículos

La media de antigüedad de los vehículos es de 11,1 años

DESPLAZAMIENTOS EN TRANSPORTE PÚBLICO



BUS URBANO (EMT)	67%
BUS METROPOLITANO (AVM)	1,5%
BUS INTERURBANO	0,1%
METRO TRANVÍA	29%
RENFE	2,2%

El transporte público se queda cojo

Valencia cuenta con una red de transportes que cubre su centro y el área metropolitana, declarada por el Ayuntamiento como las comarcas de L’Horta Nord y L’Horta Sud, incluyendo San Antonio de Benágeber. Esto suma un total de 45 municipios a los que el Plan de Movilidad añadió las comarcas de la Huerta de Valencia, parte del Camp del Túria, tres de la Ribera Alta y tres de la Ribera Baixa, uno de Camp de Morvedre y uno de la comarca de los Serranos. En total 63 municipios que el nuevo Plan quiera abarcar para poder ofrecer un servicio a los va-

lencianos que viven en la periferia.
Algunos de los problemas de urbanismo e infraestructuras son irreversibles, pero hay problemas más superficiales que necesitan ser subsanados para que el transporte público pueda cumplir el fin que le corresponde. Los dos grandes problemas: la frecuencia y la velocidad media. La red de metro de Valencia cubre una parte del área metropolitana y gran parte del área urbana, pero el déficit se encuentra en la frecuencia de paso, ya que en sitios como Bétera o Godella la frecuencia puede llegar a rondar los 30, 40 o hasta 50 minutos. Por ello, muchos usuarios que viven en la periferia deciden usar el transporte privado, ya que les puede ahorrar una gran parte de su tiempo.
La oferta no cubre las necesidades de la demanda. El tiempo invertido en los recorridos en transporte público y la inversión económica, que se ha ido incrementando en los últimos años, han restado atractivo a un transporte público que ya de por sí supuraba déficits.

La EMT tiene 480 autobuses y 1.100 conductores

La velocidad media es de 12 km/hora, una de las más bajas de España

El autobús es uno de los transportes públicos por excelencia. El nuevo director de la EMT Valencia, Josep Enric García, sostiene que el cambio de gobierno arroja un poco de luz al transporte público valenciano así como a la movilidad sostenible.

La EMT acoge el 67% de los viajes en transporte público

EMT VALENCIA.ES

El nuevo consistorio tiene claro los objetivos que se persiguen, algo vital para el cambio. Con el antiguo gobierno, la EMT era como un órgano independiente de la política, ahora el consistorio ha creado un "equipo de movilidad" a través del cual las acciones se toman de manera conjunta.

> **Las políticas del PP se basaban en la mínima inversión al transporte público para acentuar el auge del coche, sobretodo en los últimos años**

Según el nuevo gerente, no solamente hace falta la mejora de la frecuencia o los servicios del transporte público, hace falta dificultar el transporte en coch para que losciudadanos vean factible la opción del transporte público, cosa que también se está llevando a cabo desde el Ayuntamiento con medidas como la peatonalización de Ciutat Vella.

El Govern del Botànic ha puesto en marcha la Mesa de Movilidad, desde la cual se pretende dar voz a los ciudadanos para llegar a medidas de movilidad y transporte consensuadas por todos los actores implicados. Los cambios, aunque sutiles, empiezan a tomar forma.
Los cambios principales que se pretenden llevar a cabo en el autobús, se focalizan en el aumento de la velocidad media y el tiempo de recorrido, la priorización semafórica para el transporte público, la frecuencia de paso y la renovación de vehículos. Todo ello supondría una mejora en el servicio con el fin de aumentar los usuarios y reducir los conductores. Para ello, asegura Josep Enric, la implicación política es necesaria, además de las inversiones destinadas a materializar esos cambios. Ahora esa implicación existe y los nuevos retos se plantean como algo más que una ilusión.

> **Hasta ahora el objetivo de movilidad de Valencia era el coche. El nuevo objetivo es la movilidad sostenible**

V.GÓMEZ

DESPLAZAMIENTOS

MOTORIZADOS	55,1%
NO MOTORIZADOS	44,9%

Bétera-Valencia en hora y media

Leyre Ortí vive en Bétera y estudia en la Universidad de Valencia. Un problema de salud hace que Leyre vaya en silla de ruedas, por ello, los problemas de usar el transporte público se acentúan. A las 6:30 la parada de metro de Bétera está desierta. Leyre espera al metro junto a dos estudiantes más. La frecuencia del metro por la mañana es de más o menos 30 minutos, (50 por la tarde) lo que hace que Leyre esté puntual porque si lo pierde no llega a clase. El metro que va hasta Empalme llega puntual a las 6:53 y el trayecto dura unos 20 minutos. Como llega a las 7:18, es imposible coger el de las 7:19 y hay que esperar 10 minutos al siguiente, que tarda 30 minutos hasta La Carrasca. Una vez en la parada de destino, Leyre tiene que ir en silla hasta clase, trayecto que le cuesta hacer unos 10 minutos, por lo que ese día llega tarde a clase.

Desdela salida de la estación de metro de Bétera ha pasado más de una hora, trayecto que en coche a Leyre le cuesta unos 30 minutos.

Uno de los problemas a los que se enfrenta Leyre, es que los ascensores que ella tiene que usar son muy lentos y que, a veces, no funcionan, sorpresa que se lleva cuando ya está en la estación porque no suelen anunciarlo en la aplicación de metrovalencia ni en la propia estación de metro. Esto hace que su trayecto se alargue unos 10-15 minutos en comparación a una persona que vaya andando.

La frecuencia es uno de los mayores problemas del transporte público valenciano, lo que hace que mucha gente que vive en el extrarradio de la ciudad, opte por el transporte privado.

Metro-tranvía/ V.GÓMEZ

El tripartito arroja nuevas luces a la movilidad sostenible. Aunque discretos, se empiezan a ver algunos cambios, como la peatonalización de la Lonja y de la calle Serranos. Con un Plan de Movilidad que se confeccionó durante la última legislatura del Partido Popular, el nuevo gobierno pretende ponerlo en marcha para reconvertir la ciudad y aprovechar sus múltiples ventajas en pos de una movilidad más sostenible.

El objetivo principal es la reducción del uso del coche mediante técnicas que obstaculicen su uso, así como aumentar las facilidades para que la ciudadanía cambie sus hábitos de transporte a otros más sostenibles, como la bicicleta y el transporte público. Además, desde el Ayuntamiento se han creado organismos con el objetivo de incluir la participación ciudadana en las decisiones sobre movilidad de la ciudad. La Mesa de Movilidad es un organismo de participación ciudadana compuesto por más de 40 entidades, en el que se pretende llegar a consensos sobre actuaciones en materia de movilidad. Presidida por Joan Ribó y coordinada por Joan Olmos, la Mesa de Movilidad pretende dar voz a colectivos que antes no tenían, como los comerciantes o los vecinos de los barrios.

Otro organismo creado para la participación ciudadana es la Oficina de la Bicicleta, desde el cual se pretende buscar soluciones a las múltiples dificultades que presentan los carriles cicloturistas y el uso de la bicicleta en general, a través también del consenso con la ciudadanía.

El Concejal de Movilidad Sostenible, Giuseppe Grezzi, asegura que desde el consistorio están trabajando para cambiar el modelo de movilidad actual. Cambios, dice, que van lentos por la falta de solvencia y las dificultades urbanísticas. El enfoque del

Primera sesión de la Mesa de Movilidad presidida por Joan Ribó/El Mundo.

nuevo gobierno es dar prioridad a los ciudadanos por encima de los coches a través de medidas como la peatonalización de la Ciutat Vella, que es solo la primera fase de un plan que pretende reconvertir el centro histórico a través de la eliminación progresiva de los coches. Un reto que, a lo largo del recorrido se encuentra con numerosas dificultades como la oposición de algunos sectores, ya que como afirma el concejal, los cambios vienen acompañados de miedos irracionales y la primera reacción es negarse a esos cambios.

Además quieren concienciar a los ciudadanos de que el coche no es la única alternativa dando más visibilidad a colectivos ciclistas, promoviendo el uso de la bicicleta como sistema de transporte habitual y, dentro de las posibilidades, adaptando y corrigiendo el urbanismo para que los ciudadanos puedan desplazarse en bicicleta o a pie sin correr riesgos innecesarios.

El regidor de movilidad incide en que el antiguo gobierno les ha dejado un legado algo dantesco en cuanto a sostenibilidad se refiere. El problema principal es que no ha habido un plan coherente ni en el desarrollo del área metropolitana, ni en el desarrollo del transporte público, lo que ha provocado que, actualmente, hayan fallos irreversibles, como el urbanismo disperso que, afirma Grezzi, provoca necesidades de movilidad que actualmente el transporte público no puede cubrir como debería.

Con estas medidas se pretende reducir el uso de los coches privados o, en su defecto, concienciar a la ciudadanía de hacer un buen uso de ellos.

Respecto a las nuevas medidas, el Partido Popular, principal partido de la oposición, ha criticado duramente los cambios llevados a cabo por el tripartito. La peatonalización de Ciutat Vella ha supuesto, según el concejal del PP Alberto Mendoza, un caos en el centro de la ciudad. Además, el grupo Popular también ha hecho hincapié en que las medidas podrían afectar seriamente al comercio valenciano.

> **Las improvisaciones del gobierno están haciendo que se reduzcan las ventas en el Mercado Central**

Los populares también acusan al actual gobierno y en particular a Grezzi de gobernar solo para los ciclistas, ya que las medidas adoptadas son excluyentes. Según el edil del PP, los peatones son los principales damnificados y los que pagan las consecuencias de esta exclusión.

Ciudadanos también arremete contra las medidas tomadas por el concejal de Compromís ya que según el Narciso Estellés, concejal de movilidad de Ciudadanos, no se ha hecho un estudio integral de la ciudad y las acciones que se llevan a cabo son “impulsos” que se acaban rectificando por falta de viabilidad.

Gran Vía hora punta/V.GÓMEZ

“Tenemos que intentar fomentar que no haya un coche por persona”

“Madrid recibirá este año **126** millones, Barcelona **98** y Valencia **0**”

:: Me llama la atención que hayan rescatado el Plan de Movilidad del antiguo gobierno, en vez de elaborar uno nuevo. La participación ciudadana es casi escasa.

La cuestión es que un plan de movilidad es una cosa que cuesta mucho hacer y es la primera vez que se hacía y se aprobó a final de 2013. Nosotros lo hemos rescatado y lo que queremos es ampliar el foco y también aplicarlo, porque no había plan de actuación. Lo que estamos haciendo es que las cuestiones que habíamos criticado o las lagunas que tenía las estamos reformando.

:: ¿Qué esperan conseguir con las reformas a largo plazo?

Queremos actuar en reducir el uso del coche privado, o por lo menos que se haga un uso racional de él. Tenemos que intentar también fomentar el que no haya un coche por persona en la carretera. Fundamentalmente queremos que la gente pueda renunciar al coche y trasladar sus necesidades de movilidad al transporte público, que tenemos que mejorar y hacer las actua

:: Si una persona renuncia a su coche, tienes que ofrecerle algo mejor o igual. El transporte público es muy obsoleto, si a una persona venir en coche le cuesta 40 minutos y en transporte público le cuesta una hora y media…

El desarrollo urbano ha sido disperso, esto tiene sus necesidades de desplazamiento. Casi todo lo han centrado en el coche con un falso mensaje de libertad, que parece que te de el coche, pero la libertad es poder elegir entre un medio igual de bueno, que no los hay. Eso ya es un tema más amplio que se tiene que trabajar desde la Generalitat y desde el Gobierno Central, con inversiones para mejorar las líneas de transportes colectivo, que también son los cercanías.

:: Hay muchas ciudades que todo el centro es peatonal sin acceso a los coches, ¿la idea es esa en Valencia?

Eso es un plan que va por fases y lo que queremos es reducir la entrada de vehículos que no sean de residentes, limitarlo a carga y descarga, servicios etc. Pero lo que vamos a gestionar es la entrada solo a residentes.

Estamos estudiando peatonalizar la calle Serranos, que tiene mucho tránsito. Será una de las primeras actuaciones, así solo entrarán residentes y los turistas podrán disfrutar de la ciudad.

:: El Xirivella han quitado todos los semáforos y el sistema ha funcionado muy bien, ¿esas medidas serían viables en Valencia?

Claro, de hecho lo estamos estudiando. Delante del mercado antes había semáforos y ahora los hemos quitado.

:: Ha habido muchas quejas sobre los déficits del Valenbisi ¿Cree que cumple una función real o es simplemente un elemento urbanístico más?

Con el Valenbisi tenemos un problema, es un servicio que se hizo el contrato en 2009 con la empresa que tiene la concesión de la publicidad. En el fondo no es un servicio público, entonces tenemos poco margen para obligar o exigir cosas. Podemos cambiar alguna parada, pero no tenemos margen para cambiarlas todas. El contrato durará hasta 2029. Se creó una expectativa enorme, porque la gente quería ir en bici y no iba por los problemas que conlleva tener una bici propia, entonces por un abono muy pequeño todo el mundo puede tener bici. Llegamos a tener más de 110.000 abonados. Fue una explosión increíble, pero los problemas de gestión ha hecho que bajen mucho.

Estamos trabajando para poner en marcha el anillo ciclista y además poner carriles en grandes avenidas. Además queremos trasladar la bicicleta pública al área metropolitana para que la gente pueda venir a Valencia en bicicleta y así eliminar trayectos en vehículo privado. Pero como he dicho hay un contrato con la empresa que firmó el PP de veinte años, por lo que estamos limitados.

En la década de los setenta, el movimiento hippie reivindicó la bicicleta como el transporte sostenible por excelencia. De ahí surgió la asociación distorsionada de relacionar este medio de transporte con las esferas más bajas de la sociedad. Era el transporte de los inadaptados a los nuevos tiempos, los inconformistas, anticapitalistas y ecologistas. Afortunadamente, esta visión está comenzando a cambiar con el ejemplo de ciudades sostenibles como Ámsterdam o Copenhague, en las que la afluencia de las bicicletas copa todas las esferas sociales.

Además, desde plataformas como Valencia Cycle Chic se pretende demostrar que el uso de la bicicleta no está reñido con la moda o con las nuevas tendencias, y mucho menos con la modernidad y el desarrollo. Impulsada desde Copenhague por Mikael Coleville, esta iniciativa ha conquistado ya más de 50 ciudades con el propósito de desarraigar esa falsa creencia de que la bicicleta es un símbolo de bajo estatus social.

En junio de 2011 se instaló en Valencia el sistema Bike Sharing bajo el nombre Valenbisi. Con una cuota de 18 euros al año (inicialmente), el sistema de préstamo de bicicletas permite al usuario la utilización de las mismas por un máximo de 30 minutos. La iniciativa vino desde el gobierno de Rita Barberá. En apenas unos días aparecieron en Valencia cerca de 3.000 bicicletas.

Con el objetivo de proporcionar un medio de transporte sostenible para los ciudadanos que les permita hacer trayectos cortos para desplazarse por dentro de la ciudad, el proyecto nació por imitación de otras ciudades españolas y europeas. Pero uno de los problemas que surgió es que en pocos días aparecieron miles de bicicletas en rotación, sin haber creado las condiciones adecuadas, tanto a nivel urbano como social.

Desde los colectivos ciclistas, advirtieron de los problemas que supondría la instalación de esta iniciativa sin una preparación previa. València en bici es una plataforma con 25 años de antigüedad, que trabaja por la movilidad sostenible demandando un modelo de ciudad amable.

Fernando Mafé, componente de València en bici, asegura que desde la plataforma no son detractores de esta iniciativa, pero tampoco son firmes defensores, ya que tiene muchos déficits que crean conflictos entre ciclistas, peatones y conductores.

> **“Hoy por hoy nos encontramos con muchos kilómetros de carril bici que en muchas ocasiones no es efectivo**

Además hay fallos en la disposición de los carriles bici, que invitan a los ciclistas a cometer maniobras arriesgadas, muchas de las cuales han acabado en tragedia. Lo más peligroso del carril bici, asegura Fernando, es cuando se produce una intersección de este con la calzada y el semáforo está en ámbar para los turismos y en verde para el ciclista, lo que ha provocado numerosos accidentes.

La implantación del carril bici empezó en 1982, siendo Valencia una de las primeras ciudades en construir este espacio para ciclistas. El problema principal es que

los carriles bici se empezaron a construir encima de las aceras, restando así espacio a los peatones. En 1994, siendo concejal de transporte Francisco Camps, el proyecto se amplió mediante el Plan de ampliación de las aceras, consolidando así la construcción de los carriles bici fuera de la calzada. Esto supone que el poco espacio que le queda a los peatones lo tengan que compartir con los ciclistas.

> **Hay que ir recuperando ese espacio perdido, no solo para ir de un sitio a otro, sino para hacer otro uso de ese espacio**

El resultado es una red sinuosa de carriles que en muchas ocasiones dificultan la convivencia con peatones u otros transportes, mobiliario urbano restando espacio a la circulación y beneficio de los peatones (estaciones Valenbisi) y cientos de usuarios sin una preparación previa, lo que crea múltiples conflictos.

Pero por otra parte, el Valenbisi hace que se visibilice más el uso de la bicicleta como transporte, ya que sobretodo estudiantes y turistas hacen un uso diario de él.

> **Lo bueno es que se ve a más gente en bici, pero no se concibe como un medio de transporte que sustituya al coche**

Carril bici Avenida del Puerto/ V.GÓMEZ

BICILETASDURMIENTES

A través de la empresa Biciutat y con la colaboración de los doctores Diego Ortega y Rodrigo Martínez, se ha creado el proyecto Bicicletas Durmientes, que pretende hacer un estudio sobre las trabas de tener una bicicleta privada. Los barrios representativos del proyecto son el barrio de Ruzafa y el barrio de Benimaclet, por ser representativos de los problemas del estacionamiento de bicicletas privadas durante la noche. El objetivo principal del estudio es evaluar la posibilidad de implantar estacionamientos nocturnos para bicicletas privadas, medidas que ya han sido tomadas en ciudades como Barcelona o Bilbao.

Es un proyecto ambicioso que daría solución a los problemas básicos de tener una bicicleta, como el ir a recogerla por la mañana y que le falten las ruedas o simplemente no encontrarla. Y es que de pequeñas soluciones, se hace ciudad.

El cambio ha pasado de ser una opción, a ser una necesidad

Cuando la calidad de vida se reduce debido a un modelo de ciudad insostenible, el cambio debe ser imperativo

A mediados de 2002, la localidad valenciana de Xirivella comenzó a sustituir los semáforos de la ciudad por pasos de peatones y rotondas. La medida, con la que se pretendía disminuir los accidentes de tráfico, dio resultados en pocos meses. La siniestralidad empezó a disminuir de manera considerable, llegando a descender a finales de 2015 hasta un 70% y las sanciones por exceso de velocidad se han reducido de manera considerable.

Además de la eliminación de los semáforos, elevaron los pasos de peatones y ubicaron más, actualmente hay 450 pasos de cebra, lo que dificulta que los vehículos alcancen velocidades superiores a las permitidas. La medida también vino acompañada de la creación de carriles bici para fomentar el uso del transporte sostenible.

Dejar atrás los sistemas tradicionales de gestión del tráfico fue un gran paso para esta localidad de más de 30.000 habitantes. Con una velocidad máxima de 30 kilómetros por hora en todo el municipio, Xirivella se ha convertido en el paradigma de la sostenibilidad en Valencia.

La localidad valenciana ha reducido los costes energéticos con la eliminación de los semáforos aplicando medidas de bajo coste. Además, los ciudadanos tienen preferencia sobre los coches en todo el área urbana y aunque las infracciones siguen presentes, ya no comprometen la seguridad de los viandantes.

Como bien dice el refrán, la necesidad agudiza el ingenio, y es que con medidas simples se puede reconsiderar un espacio como es el de la ciudad y reconvertirlo en un lugar de convivencia. Pero la reticencia sigue muy presente en Valencia, pese a que el modelo actual trae serias consecuencias medioambientales y económicas, pero sobretodo so-

Motocicletas ocupando las aceras/V.GÓMEZ

ciales: priva a los ciudadanos de su derecho a moverse libremente, a disfrutar de la ciudad y acaba con la multifuncionalidad de la calle, convirtiéndola en un mero lugar de paso.

Existe la necesidad de crear un espacio urbano de proximidad, que permita la convivencia de todos los ciudadanos dentro de un contexto seguro para los ciudadanos y para el medioambiente. Un contexto en el que los niños puedan disfrutar de las calles de sus barrios y adquieran autonomía al utilizarlas y en el que las personas mayores, no tengan la necesidad de evitar la calle porque hay demasiados obstáculos e inseguridad.

Por ello, València en Bici, propone un modelo de ciudad amable, empezando por la implantación del modelo de ciudad 30, consolidado ya en ciudades como Oviedo y que ha tenido una buena acogida. Este modelo propone que la velocidad máxima permitida dentro de la ciudad sea de 30 kilómetros por hora, aumentándola a 50 solo en carriles de grandes vías y si es totalmente necesario, y con vías de 10 o 20 kilómetros por hora en las zonas que lo requieran, como las zonas de acceso a los colegios o zonas más sensibles a la siniestralidad.

La implantación de la Ciudad 30 tiene múltiples beneficios, de los cuales el más destacado es la seguridad: a 30 kilómetros por hora la distancia de frenado de un coche es de 13,5 metros, la mitad que a 50 kilómetros por hora, lo que reduciría considerablemente el número de accidentes y sobretodo la gravedad de estos.

Además se reduciría la contaminación ambiental y acústica, mejorando la salud de la ciudadanía y dotando a la ciudad de un ambiente más atractivo y seguro.

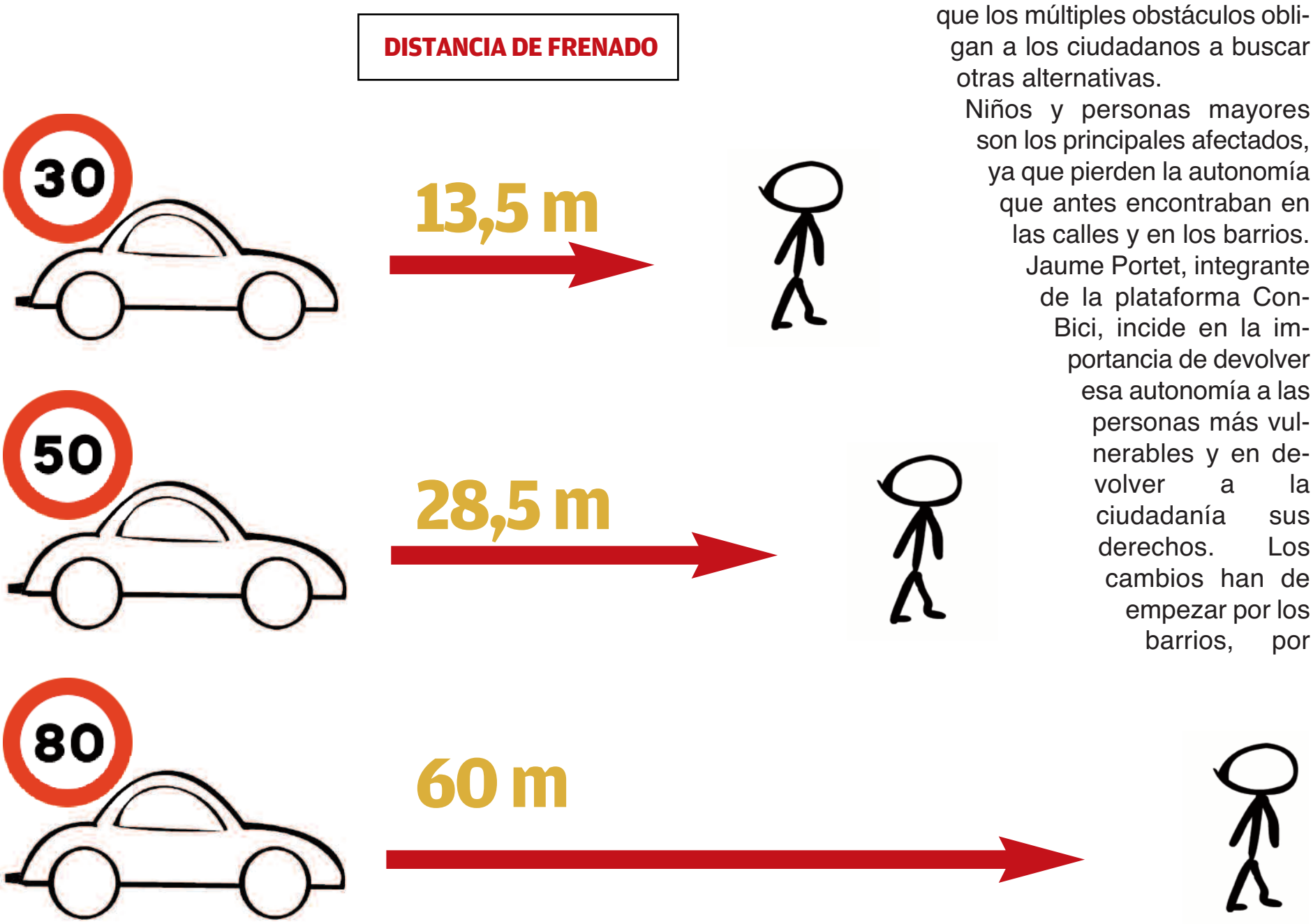
Esa es la finalidad de la llamada ‘ciudad amable’. Un espacio compartido en el que los barrios sigan siendo barrios y en el que las calles no se conviertan en autovías interurbanas. Un espacio en el que la convivencia se lleve a cabo en un contexto seguro y en el que la calle recupere la multifuncionalidad que le corresponde.

Más amabilidad, más ciudad

El abandono progresivo de la calle como lugar de convivencia ha sido forzado por el modelo de ciudad implantado, ya que los múltiples obstáculos obligan a los ciudadanos a buscar otras alternativas.

Niños y personas mayores son los principales afectados, ya que pierden la autonomía que antes encontraban en las calles y en los barrios.

Jaume Portet, integrante de la plataforma ConBici, incide en la importancia de devolver esa autonomía a las personas más vulnerables y en devolver a la ciudadanía sus derechos. Los cambios han de empezar por los barrios, por



devolver el espacio secuestrado, pero sobretodo, insiste Juame, los cambios se han de hacer rápido.

> **¿Cuántas generaciones de niños no podrán disfrutar de la calle hasta que los cambios empiecen?**

Por ello, la plataforma ConBici, no solo aboga por la defensa de la bicicleta como medio de transporte, sino también por la desaparición progresiva de los coches en la ciudad, para eliminar las trabas que supone la masificación de vehículos Valencia. A través de encuentros cicloturistas, y eventos programados, ConBici, pretende llegar al ciudadano para la concienciación social y demostrar que la libertad de algunos es la privación de libertad de otros.

> **La libertad es relativa. El coche tiene un impacto que afecta a todos los ciudadanos, no solamente a los conductores.**

Una de las soluciones más directas para reducir la necesidad de movilidad es el urbanismo de proximidad. El tener al alcance los servicios cotidianos necesarios reduce considerablemente la necesidad de que los ciudadanos tengan que desplazarse a otros barrios o al centro de la ciudad para satisfaces sus necesidades.

El trabajo es el factor que más desplazamientos requiere, por tanto la solución pasaría por crear ocupación y trabajo en los barrios. Con esta medida se recupera la proximidad perdida y además, se crea un espacio de convivencia al que todos los ciudadanos puedan acceder, independientemente de sus condiciones y limitaciones.

Los cambios políticos se reflejan en la ciudadanía, por tanto la participación ciudadana es la base para la aceptación y el cumplimiento de dichos cambios.

Diego Ortega, antropólogo y componente de Valencia en Bici, insiste en que lo importante es consensuar con la ciudadanía el modo de hacer la ciudad. Ir a los barrios y preguntar y que de ahí salgan las soluciones. Así, estas soluciones estarán consensuadas y respaldadas por los ciudadanos, que al final son los que tienen que cumplirlas.

A 48,2 km/h muere un 48% de los accidentados

A 32,2 km/h muere un 5% de los accidentados

Bicicleta blanca en honor a Rebeca Borrás/V.GÓMEZ

“La participación en el espacio es lo importante, hay que trabajar con la gente para que empiecen a entender que el coche tiene los días contados

Los cambios no tienen que venir tanto desde una cuestión técnica sino desde una cuestión cultural. La aceptación de la ciudadanía es esencial para que los cambios se asienten y a la larga, lleguen a ser irreversibles. El camino a recorrer, asegura Diego, es el mismo que hasta ahora pero a la inversa.

“La bicicleta pública en una sociedad que no entiende que tiene se tiene que usar como elemento de transporte no sirve para nada

La necesidad de desvirtuar un sistema de movilidad que se basa en el uso del coche privado es imperante. Volver a ocupar los lugares de reunión, respirar sin miedo, caminar, ir en bici… La modernidad no siempre implica desarrollo, no cuando modernidad significa inseguridad y peligro, del mismo modo que volver al uso de transportes no motorizados no implica recesión. Andreu Escribà, doctor en Biodiversidad y consultor en sostenibilidad, afirma quelos cambios en el transporte son urgentes, ya quela contaminación es una de las causas principales de la muerte temprana. Además si el modelo no cambia, sostiene que vamos hacia el colapso urbano y un amiente pésimo para vivir.

El desarrollo ha de ir de la mano de la sostenibilidad y sobretodo ha de aportar soluciones y facilitar la vida de los ciudadanos. Y es que desarrollo y bienestar no tienen porque estar reñidos. Copenhague se postula como la ciudad europea más sostenible. En 2014 fue elegida como capital verde y ha sido elegida tres veces consecutivas como la ciudad más habitable. Además, en el ranking de las ciudades mundiales con más calidad de vida, ocupa el número nueve.

En el centro de la ciudad, el 63% de los desplazamientos se realizan en bicicleta y a finales de 2015 el total de desplazamientos sobre dos ruedas en toda la ciudad rondaba el 51%. Las medidas sobre sostenibilidad empezaron en los años setenta, durante la crisis del petróleo y, desde entonces, la urbe ha ido reforzando, más si cabe, un sistema que respeta el medio ambiente y la salud de los ciudadanos. Es cierto que la ciudad tiene a su favor factores como la topografía y la humedad, que hace que crezcan y se mantengan las zonas verdes, pero la diferencia con las demás ciudades europeas no reside en las ventajas ambientales y urbanísticas.

Copenhague goza de algo que en el sur de Europa es inusual, incluso extravagante: el consenso político. Tanto en el Ayuntamiento de la capital danesa como en el Parlamento nacional el consenso sobre política medioambiental supera el 90% y está respaldado por la mayoría de los partidos. Un panorama algo distinto al español.

El desafío al que se enfrenta Valencia sin duda es alto. Sostener un sistema de movilidad que se ha dejado llevar a la deriva por la inercia del capitalismo y que rebasa los límites del simple transporte para interponerse en la vida cotidiana de los ciudadanos, tiene unos costes demasiado altos. Por tanto cabría ahondar en la idea de que las alternativas sostenibles han dejado de ser una opción para convertirse en una necesidad. Y es que volver al origen no siempre es retroceder, es rectificar errores y plantear soluciones viables. A veces es necesario mirar hacía atrás con vistas a un futuro que aporte en vez de que prive.

Estación Valenbisi/V.GÓMEZ

Reportaje realizado por

Virginia Gómez Casillas

"Volver al origen no es retroceder...

quizá sea andar hacia el saber"