



Ciudades

Jornada de la FEMP y la DGT para analizar cómo ha ido la implantación de los 30km/h en las ciudades

- **Pere Navarro:** “Los 30km/h es una medida que se enmarca dentro de un nuevo modelo de movilidad urbana, que va más allá de la seguridad vial y que traerá ciudades más humanas”.
- **Carlos Daniel Casares:** “Velocidad 30 km/h es una apuesta por la movilidad urbana con la que ganamos todos”.
- **De mayo a diciembre de 2021 la siniestralidad vial en las ciudades ha descendido un 14% respecto a 2019 lo que significa 38 fallecidos menos, de acuerdo con el balance provisional de 2021.**

11 de mayo de 2022.- La Federación Española de Municipios y Provincias en colaboración con la Dirección General de Tráfico han organizado un acto para analizar cómo ha ido la implantación de los 30km/h en las calles de un único carril de circulación por sentido de las ciudades, cuando se cumple un año de su entrada en vigor.

El objetivo del acto ha sido conocer la experiencia de las entidades locales durante este primer año y presentar los datos provisionales de siniestralidad urbana de 2021.

Con datos provisionales a 24 horas, el número de fallecidos en siniestro viales en las ciudades en 2021 descendieron un 25% respecto a 2019 (año de referencia) lo que supone 97 fallecidos menos. La reducción ha sido más acusada en el caso de los peatones fallecidos (-32%) los ciclistas (-48%) y las personas mayores de 64 años (-40%).

Teniendo en cuenta los 8 primeros meses que han transcurrido con la nueva normativa de los 30km/h (mayo-diciembre de 2021), la siniestralidad vial en las ciudades ha descendido un 14 %, lo que significa 38 fallecidos menos.



Desde mayo a diciembre de 2021, se han producido 222 siniestros mortales urbanos en los que han fallecido 227 personas. Durante este periodo se han reducido un 17% los usuarios vulnerables y un 22% las personas mayores de 64 años.

Según Pere Navarro, director general de Tráfico, *“es muy poco tiempo para hacer una valoración. Los manuales estipulan un mínimo de 3 años para saber si la medida adoptada cumple los objetivos esperados, por tanto estaremos atentos a los datos”*. Además ha añadido, que *“es importante recordar que esta medida nació como respuesta a la demanda realizada por los ayuntamientos y la FEMP -de ahí que los protagonistas sean ellos y por eso estamos en su casa- y en segundo lugar por razones de seguridad vial -evitar un solo fallecido, ya compensa la medida implantada-”*.

También ha recordado que los 30km/h es una medida para convencer, porque las consecuencias para la población van más allá, al reducir el tráfico, el ruido, la contaminación y aumentar la calidad de vida de los ciudadanos.

Para conocer cómo se van adaptando las ciudades a este nuevo modelo de urbe con medidas como los 30km/h, se ha organizado una mesa redonda moderada por el presidente de la Comisión de la FEMP de Transporte, Movilidad Sostenible y Seguridad Vial, y Alcalde de Irún, Jose Antonio Santano quien ha departido con Natalia Chueca, Consejera de Servicios Públicos y Movilidad del Ayuntamiento de Zaragoza; Nora Abete, Concejala Delegada del Área de Movilidad y Sostenibilidad del Ayuntamiento de Bilbao del Ayuntamiento de Bilbao, y Milagros del Barrio, Alcaldesa del municipio Toledano de Esquivias.

“Velocidad 30 km/h es una apuesta por la movilidad urbana con la que ganamos todos”, ha subrayado Carlos Daniel Casares en su intervención, en la que ha puesto de relieve que *“la reducción de los límites de velocidad en las vías urbanas supone, probablemente, la más eficaz modificación legislativa en materia de seguridad vial urbana llevada a cabo en las tres últimas legislaturas”*.



UNA MEDIDA QUE VA MÁS ALLÁ

El establecimiento de los 30km/h no es una medida puntual, sino que se enmarca dentro de un proyecto de movilidad urbana que descansa en el modelo que dice que el 20% de la longitud de las calles de las ciudades soporta el 80% del tráfico urbano. Estas vías son las de entrada y salida de la ciudad y las que enlazan los nudos de distribución entre los barrios, que deben estar blindadas a 50 km/h para garantizar la necesaria fluidez circulatoria. Fuera de esta red, queda el 80% de la longitud de las calles que solo soportan el 20% del tráfico. Estas vías son las que se utilizan para salir o llegar a destino y donde entra el calmado del tráfico a 30 km/h.

Además, la presencia cada vez mayor de nuevos actores de la movilidad en las ciudades, hacen que todos ellos tengan que compartir un espacio finito, cuya seguridad solo se puede conseguir reduciendo la velocidad de circulación.

Esta apuesta de España por los 30km/h ha sido muy bien acogida por organismos internacionales como la Organización Mundial de la Salud, la Comisión Europea o el ETSC, que ven a España como modelo inspirador para el resto de países y decidan adoptar esta medida de reducir la velocidad para salvar vidas.