Ordenanza de movilidad

Autor Diego Peris Sánchez
jueves, 24 de septiembre de 2009
Modificado el jueves, 24 de septiembre de 2009

Aparece en el diario Lanza en su edición impresa del 20 de septiembre dentro de la sección de opinión un artículo de Diego Peris a raíz de la ordenanza de movilidad de Ciudad Real que os ofrecemos a continuación.

Nuestras ciudades se han convertido en realidades complejas de grandes dimensiones en las que la movilidad es un elemento esencial que garantiza o debe garantizar la calidad de vida de los ciudadanos. Y al hablar de movilidad hablamos de la posibilidad de desplazamiento, de acceso cómodo a los diferentes servicios y actividades, de posibilidad de comunicación entre las personas, de relaciones que son las que construyen lo urbano.

Y aquí debemos enunciar principios que expliquen nuestra idea de ciudad y cómo entendemos la facilidad de los desplazamientos que deben realizarse. Las dimensiones de nuestras ciudades, permiten enunciar una serie de principios básicos: El trasporte público, debe ser el elemento básico de los desplazamientos entre zonas que requieren el uso de vehículos para el acceso al trabajo o a determinados servicios básicos de salud, educativos, culturales o sociales. Las zonas centrales de la ciudad deben entenderse cada vez más como zonas peatonales en las que conviven los espacios comerciales, administrativos o culturales básicos, entendiendo que en una ciudad de dimensiones como Ciudad Real este centro puede ser múltiple. Los vehículos particulares deben tener accesos adecuados a la ciudad esencialmente en las comunicaciones con otros núcleos urbanos próximos o más alejados facilitando aparcamientos periféricos que permitan liberar el centro de la ciudad y sin embargo tener un acceso cómodo desde agrupaciones urbanas próximas.

El tránsito peatonal debe tener las infraestructuras cómodas y bien diseñadas que permitan los accesos a servicios y la comunicación personal de forma cómoda y agradable. Los accesos para personas con cualquier tipo de discapacidad deben estar especialmente diseñados y la ciudad debe tener los recorridos

básicos debidamente diseñados para considerarlos accesibles. Son principios básicos que deberían guiar la actuación de ordenación de la movilidad en una ciudad con las dimensiones y peculiaridades de la nuestra.

Prohibiciones

Cuando el ayuntamiento de Ciudad Real diseña una ordenanza de "movilidad" desarrolla una ordenanza con un conjunto de prohibiciones de todo tipo y para todos los ámbitos como compromiso y solución para la movilidad de la ciudad. Curiosa exposición de motivos inicial que se limita a enunciar el marco jurídico que sirve de referencia a los listados de prohibiciones que se enuncian a continuación. Y a continuación 12 apartados que hacen un listado de prohibiciones referidas a señalización, circulación de vehículos, circulación de peatones, y un curioso título 5 dedicado a la circulación de animales con un articulado que nos hace pensar en el intenso tráfico de caballos y animales similares que trascurre por nuestra ciudad diariamente. El título 6 se dedican a paradas y estacionamientos, el 7 a las tarjetas municipales el 7 repetido (debería ser 8) a operaciones de carga y descarga con horarios y usos que merecerían también comentarios detallados, obstáculos a la circulación ruidos, medidas cautelares y responsabilidad y procedimiento sancionados Un índice que da idea de la intencionalidad de la ordenanza exclusivamente controladora y sancionadora.

Un conjunto de artículos técnicamente deficientes que repiten aspectos ya contenidos en legislaciones de ámbitos superiores, que quiere entrar en enunciados descriptivos a veces absurdos o que enuncia realidades inexistentes. Y explico lo anterior. Por ejemplo cuando dice en su artículo 54 referido a la circulación peatonal que prohíbe: "Correr y saltar en la vía pública de forma que molesten a los usuarios de la misma". Se pueden hacer flexiones?, se puede practicar el yoga en la calle?, la molestia a los usuarios quien la determina?. También la enumeración del artículo 93 sobre obstáculos en la acera resulta sorprendente "Se prohíbe instalar en las calzadas y aceras kioscos, verbenas, bailes, puestos, barracas, aparatos, terrazas de establecimientos y construcciones provisionales".

Cosas inexistentes

Y curiosas son las autorizaciones para cosas inexistentes. "Las bicicletas solo podrán circular por las aceras, andenes y paseos si tienen un carril especialmente reservado a esta finalidad, pero los peatones gozarán de preferencia de paso salvo señalización en contrario. Si no circulan por los

carriles reservados a las bicicletas lo harán por la calzada, tan cerca de ¡a acera como sea posible con las limitaciones respecto a adelantamientos previstas en este artículo".

La utilización de la bicicleta en una ciudad llana como la nuestra debería ser potenciada de múltiples maneras. La primera y esencial diseñando carriles bicis que permitan la circulación cómoda y segura. Y ello requiere una doble actuación: la definición de estas vías en zonas ya existentes que pueden permitir perfectamente la integración de estos elementos. Viarios de zonas de nuevo desarrollo como zonas próximas al Hospital, o zonas como el viario que va desde la carretera de Camón hasta la carretera de la Atalaya tienen las dimensiones suficientes para delimitar los carriles bicis sin deteriorar para nada la circulación de vehículos. Si este viario se prolongase de una vez hasta la subida a la Atalaya tendríamos un recorrido urbano con ciertas dimensiones. Y sobre todo en el diseño de nuevos viarios hay que incorporar la obligatoriedad de prever carriles en ambas direcciones y espacios de aparcamiento dotados de elementos para poder dejar con seguridad las bicicletas.

La ordenanza tiene numerosos defectos formales de desarrollo legal técnica y formalmente. Pero sobre todo pone de manifiesto la inexistencia de una política de movilidad en el ayuntamiento de nuestra ciudad. La Ordenanza es básicamente una ordenanza de inmovilidad y lo que debemos diseñar en nuestra ciudad es una política de movilidad basada en principios de sostenibilidad que permitan un acceso cómodo a los peatones en el conjunto de la ciudad, que permitan las comunicaciones públicas de calidad y que resuelva los accesos de vehículos y el aparcamiento de los mismos en los grandes desplazamientos.

Sería bueno conocer, si existen, los criterios de diseño de la movilidad en una ciudad como la nuestra de pequeñas dimensiones pero con graves problemas de movilidad en muchos ámbitos. Y las previsiones de actuaciones en esta materia conducentes a conseguir una calidad de vida en la que este aspecto tiene una incidencia cada día más significativa. Ello debería ser una de las prioridades del gobierno municipal.