

Publicat el 12-10-2003 a "Diari Levante - EMV".

Tráfico urbano: la excepción valenciana

Vicent Torres *

<p align="left">La gestión del tráfico en Valencia ha sido calificada frecuentemente como "excelente": *"la velocidad media en la ciudad de Valencia (es) comparativamente alta y en consecuencia el uso del vehículo privado sigue compensando al usuario y además ello se produce de manera creciente"* (Instituto de Robótica, 1999). Más que excelente, nosotros calificaríamos esta gestión de excepcional.

La gestión del tráfico ha tenido una gran continuidad. A pesar de los relevos de concejal y de Partido en el poder, el Ingeniero de Tráfico ha permanecido en su cargo durante los últimos 30 años, hasta este Junio. La Delegación de tráfico ha acumulado muchas competencias, que incluyen la EMT y el diseño de la vía pública (que no se hace en Urbanismo, la primera excepción valenciana).

<p align="left">En los cuatro principales accesos a la ciudad la entrada de vehículos se ha incrementado en una década el 36%. En la mayoría de ciudades europeas los esfuerzos se encaminan a contener o reducir la entrada de vehículos al casco urbano, para reducir los impactos ambientales y la congestión (otra excepción valenciana).

El citado ingeniero de tráfico presumía de que en Valencia existen 1.000 cruces semaforizados, frente a los 1.400 de Barcelona, con el doble de población o los 1.600 de Madrid, con 5 veces más población (extraño privilegio). Si Valencia es, seguramente, la ciudad del mundo con más semáforos por habitante, puede que sea una de las últimas en árboles en la calles. Aun así, se ha talado parte de la Gran Vía Fernando el Católico, para habilitar un giro a la izquierda, con 7 carriles.

La regulación semafórica favorece los ciclos largos, para agilizar el tráfico, a costa de un excesivo tiempo de espera para los peatones. Una nueva excepción valenciana está extendiendo además el fraccionamiento del cruce peatonal, mediante una isleta central, para facilitar el giro a la derecha. En algunos casos se elimina el paso de peatones, como en el cruce de San Vicente con Periodista Azzatti. El ciclo semafórico largo perjudica también al transporte público, ya que, por efectuar paradas, no puede seguir la "onda verde". A los 10 años de la inauguración del tranvía, éste continúa sin prioridad semafórica, lo cual alarga su tiempo de viaje. Quizás por ello, la nueva Línea 5, a través del Casco Antiguo, se plantea con un caro y complicado trazado subterráneo. En Europa, el tranvía tiene prioridad semafórica y va en superficie.

El aparcamiento ilegal o irregular se ha convertido en habitual, en la calzada, en la acera, en cualquier solar, en los carriles bus-taxi, y en los pasos de peatones. Con mucha frecuencia, se forma un "carril doble fila" (notable invento valenciano).

Nuestro Ayuntamiento no quiere ni oír hablar de medidas permanentes de restricción de acceso en coche al centro, como se hace en casi todas las ciudades europeas. Así, se han ido consolidando itinerarios de travesía por el interior del casco antiguo. La entrada de vehículos se ve estimulada al haber más calles de entrada que de salida. Varias sirven fundamentalmente de carril de acceso a grandes almacenes. Menos mal que en Fallas sí que se restringe el acceso al centro, y la vida sigue.

En Valencia se prohíbe la entrada a los camiones desde las 10 de la mañana a las 10 de la noche (para no molestar al tráfico). En las ciudades europeas se les prohíbe circular a partir de las 10 de la noche, para no molestar el descanso.

A finales del franquismo, la movilización ciudadana evitó el proyecto de la "Autopista de Levante" por el viejo cauce del Turia. Pacientemente, se han convertido en autovías las marginales del mismo, por donde pasan hasta 150.000 vehículos al día. En teoría, las diversas rondas sirven para evitar el tráfico por el centro.

El Ayuntamiento de Valencia obligó a la Generalitat a construir el cajero para el túnel de Angel Guimerá, como condición para autorizar el Metro. Con cargo al presupuesto del transporte público, se construyó una infraestructura para favorecer el tráfico privado por el mismo itinerario. Novedoso.

El Ayuntamiento de Valencia, en cambio, ha realizado una importante inversión para informar a los conductores "en tiempo real". Pero no parece muy relevante saber que entre el Nuevo Centro y el Palacio de Congresos (1,8 kms), se tardará 2 minutos a cualquier hora del día. O que en los parkings públicos quedan plazas libres (como se puede aparcar en doble fila...). Las cámaras identifican las matrículas, pero el Ayuntamiento garantiza la privacidad de los conductores, aunque corran demasiado. En el resto de Europa, se utilizan precisamente para detectar excesos de velocidad, y multar a los infractores.

Las velocidades excesivas se han convertido en habituales, y están en el origen de la gran mayoría de los accidentes (atropellos, colisiones, salidas de la calzada...). Entre 1994 y 2001, los accidentes y sus víctimas se incrementaron en un 45%. En los atropellos, los muertos y heridos graves suponen más de la mitad de las víctimas.

El Ayuntamiento de Valencia se ha negado repetidamente, a pesar de haber sido solicitado por diversas Asociaciones de Vecinos, a situar en la calzada dispositivos para calmar el tráfico („lomos" o pasos de peatones elevados...), mientras que en toda Europa los Gobiernos publican manuales técnicos para su diseño.

Y es que los sucesivos Concejales de tráfico han coincidido en que el Ayuntamiento no podía "obligar" al usuario a renunciar a circular en su automóvil. Este concepto de la "libertad individual" ignora los costes que el usuario del vehículo privado impone a los demás ciudadanos y a la misma ciudad, y elude así el problema central afrontado por las políticas de movilidad de la mayoría de las ciudades europeas y norteamericanas. Se pretende moderar el tráfico, reducir la circulación de automóviles, facilitar los desplazamientos a pie y en bicicleta, priorizar el transporte público, mejorar la calidad ambiental y urbana. Como decíamos al principio, Valencia es la excepción.

* Dr. en Economía. Consultor Ambiental

Fitxer baixat de **<http://www.terracritica.org>**