

Experiencia de Éxito. Pontevedra, un modelo de ciudad centrado en las personas que ya es referente internacional

Maderuelo, Carmen L.

Ecosostenible, 3 de Noviembre de 2015, Editorial **Wolters Kluwer España**

Los reconocimientos por sus buenas prácticas en movilidad y sostenibilidad ya no se pueden contar con los dedos de las manos. Pontevedra habla de un antes y un después separados por quince años de trabajo que han transformado el diseño de la ciudad gallega. Un cambio radical en su esquema urbano, y sobre todo, en la forma de vida de sus gentes. Un modelo que, recordando a los de antaño, ahora es el objetivo para un futuro recomendable. Los ingredientes dos, o casi uno: movilidad no contaminante y saludable (peatonalización de buena parte de sus calles), y aprovechamiento de esos espacios públicos recuperados para disfrute de los vecinos.

La capital de las Rías Baixas se ha convertido en la ciudad más cómoda de Europa, y ha pasado a ser envidiada e imitada. «Los últimos en venir a grabar un documental, hace un par de semanas, han sido los del segundo canal de la televisión francesa» comenta **Miguel Anxo Fernández Lores, alcalde de Pontevedra. «Nuestro único mérito ha sido querer escribir la historia al revés, como tantas otras urbes, pero llevándolo a cabo. Invertir las tendencias de movilidad situando al peatón en el centro de gravedad de toda la seguridad vial urbana; dado que en una localidad compacta y asequible en distancias como esta es lo razonable y casi, lo obligatorio».**

Esta intención, ya hecha realidad, se traduce en «una ciudad sin multas, sin radares, sin accidentes graves y con niños que van solos al colegio, andando.... Una calidad de vida que va en aumento hace que estemos creciendo en habitantes. Por ejemplo, abrir la ventana aquí en el ayuntamiento y escuchar a la gente conversar en lugar de ruido de coches, es un lujo que deja ver el cambio conseguido» añade.

Las estadísticas hablan por sí solas cuando se cuantifican los resultados obtenidos y se comparan en el tiempo; una comparativa que como destaca el alcalde «es posible gracias al informe que ya hizo en 1997 el anterior Gobierno, analizando la situación de tráfico». Su predecesor, Juan Luis Pedrosa obtuvo el dinero del Plan Urban con que se comenzaron muchas de las obras del centro histórico pontevedrés; un año antes de que las elecciones municipales dieran el bastón de mando a los nacionalistas y se aprobara el Plan Urban II, nuevamente tanto con recursos propios, como con aportaciones de fondos europeos, del Estado y de la Xunta.

Unas partidas presupuestarias bien invertidas en vista de lo obtenido a cambio:

- Eliminación del tráfico por centro urbano en un 90%.
- Crecimiento de la población del casco histórico del 30%.
- Implantación general de una velocidad máxima de 30 km/h (primera ciudad europea en adoptar la medida).
- Reducción de las emisiones de CO2 en un 60%.
- Recorte de los residuos líquidos que no se depuraban en un 70%.
- 80% de los niños acuden caminando solos al colegio.
- El espacio público ha pasado a ocupar 2/3 (antes destinados a calzadas), cuando no llegaba a

uno.

- Aire limpio todos los días del año.
- Contaminación acústica mínima.

«Pontevedra se ha transformado en una ciudad asequible, relajada, que permite que las rutinas se disfruten, porque todos los modos de movilidad conviven proporcionadamente. Y siempre, con estadísticas favorables para el que va a pie. Un logro que hubiera sido imposible e impensable sin la implicación de todos los departamentos implicados en la gestión urbana, desde urbanismo a servicios sociales, sin exceptuar ninguno. Eso explica el éxito» considera Fernández Lores.

Mostrar/Ocultar



«Una ciudad vibrante y habitable, donde se ha calibrado bien la 'capacidad ambiental' de la calle», corrobora César Mosquera, utilizando un concepto de Buchanan (experto en planificación urbana y transporte), a quien nunca ha perdido de vista el **concejal del Ayuntamiento y también vicepresidente de la Diputación**. A Mosquera todos le señalan como cabeza pensante o 'gurú' de este cambio de esquemas urbanos.

«No soy un técnico, pero las ideas las tenía bien definidas» reconoce. **«Partiendo de buenas razones, incluso necesidades, de experiencias cercanas y positivas (Oviedo, Santiago) y de los conocimientos medioambientales previos, se trataba sobre todo de aplicar estos últimos a nuestro hábitat, la ciudad. Igual que hay que respetar la capacidad de caudal de un río para que fluya bien, se autorregule y funcione, por qué no trasladar esos cuidados a las poblaciones. No se ha hecho. Asimismo, si es importante preocuparse de que las crías de las distintas especies animales se desenvuelvan bien, hay que procurar también que los niños sean autónomos y crezcan de forma natural, pero a veces el entorno es lesivo y hay que actuar. Estableces estas comparaciones es el quiz de la cuestión. Y si es el tráfico el mayor peligro y ataque que sufre el medio urbano, pues a frenarlo. Y así arrancamos».**

«El puzzle teórico estaba claro», prosigue. Se distinguieron primero los tres tipos de tráfico que hay en toda ciudad: el de paso -además Pontevedra es de las pocas ciudades sin circunvalación-, el de agitación o éxtasis -de quien está dando vueltas para aparcar o haciendo gestiones-, y el de destino o servicios, que es el necesario para que la ciudad funcione de verdad; y seguidamente se actuó sobre los dos primeros «de manera decisiva,

para pasar después a descifrar la gran incógnita: calcular el volumen real de coches que era necesario respetar para que esa gran ventaja de reducir tráfico no se volviera contra la ciudad o la convirtiera en hostil. Ese fue el gran reto, y fuimos calibrando poco a poco y adoptando medidas nada arbitrarias que ayudaron a que todo saliera: como fijar la velocidad máxima en 30km/h, y 20 k/h en el centro, crear pasos elevados para los peatones marcando bien su territorio, etc.» indica el experto.

Restricciones y compensaciones

«Hemos procurado avanzar con tacto», subraya el alcalde de Pontevedra. No sólo funcionar con restricciones sino a la vez dando compensaciones, algunas facilidades, como poder acceder a los garajes sin horarios, no poner zonas con pivotes, ampliar las horas de carga y descarga, descartar estacionamientos regulados, y destinar más de 1000 plazas a aparcamientos gratuitos durante media hora para hacer gestiones rápidas, entre otras. Es decir crear un aparcamiento de servicios realista y acorde con las necesidades que acabe con el sinsentido habitual de estar buscando una plaza que no existe. Cuando no compensa mover el vehículo privado porque se tienen opciones, este no se mueve; solo para usos concretos que garantizan la ausencia de complicaciones y el control del tiempo».

El diagnóstico del problema ni es actual ni exclusivo de esta ciudad, entonces ¿cómo se llega aquí a la solución? Corregidor y concejal coinciden: «definida la hoja de ruta, con decisión política». Lores concreta, «ni es fácil ni todos los hacen, y la oposición no suele ser ciudadana precisamente, sino otros intereses casi nunca colectivos. Fue lanzar el bando para hacer peatonal el centro y llegó la demanda judicial alegando que no se podían peatonalizar las calles por decreto... y bueno, hay que negociar mucho, explicar las cosas bien, tratar de concienciar... Pero al final, todo están siendo satisfacciones y muchos de los que no lo entendían antes, nos han acabado dando las gracias. ¿A quién no le gusta vivir en una ciudad agradable y segura, cada vez con más actividades en sus calles, deportivas, culturales, con más mezcla, etc.?».

Precisamente, el cambio social que implica el nuevo modelo de ciudad es de lo que más orgullosos están sus artífices. Poner los espacios públicos a disposición de todos ha puesto punto final a muchos privilegios e ha igualado a la población. «Esta es una forma también de atajar la exclusión, ya que el espacio público pasa a ser un servicio generalizado» puntualiza Mosquera.

Mostrar/Ocultar



Cambio de diseño con trascendencia social

Quizás la feria medieval que se celebra en la ciudad ejemplifica al máximo, y escenifica, esa toma del espacio público por los pontevedreses. «Porque la vida ha cambiado mucho en estos años» asegura **Daniel Macemlle, jefe de la Policía local de Pontevedra**. Para él también todo dio un giro radical cuando llegó a ocupar la plaza en 2005, sin saber que le esperaba «este proyecto con mayúsculas, que es fascinante, y que ha sido todo un acierto para conseguir la accesibilidad universal que tenemos ahora» comenta. Y quién mejor que él para hablar de las mejoras en la seguridad vial: **«de un tráfico ingobernable que invadía todo, por esa idea-trampa de considerar que el coche proporciona confort y que debe ser el centro de todo y lo imprescindible, hemos pasado a tener aire limpio en la ciudad todos los días del año, sin excepción**. Gracias a unos hábitos saludables, pues el 66% de los habitantes se mueve a pie, un 5% en bici y transporte público, y el 29% restante en coche privado. Se ha invertido la pirámide inicial».

El intendente considera que **todo ha sido posible «gracias a un engranaje bien dirigido y coordinado políticamente, con buenas conexiones interdepartamentales, con todos los técnicos alineados, de comunicación, infraestructuras, movilidad, seguridad, cultura, etc. nadie ha quedado fuera. Y esa transversalidad ha sido la clave»**.

Macemlle conoce bien las cifras actuales de accidentes. «En número seguimos en torno a los 800, pero desde luego hoy son inexistentes los que conllevan consecuencias graves debido a la limitación de la velocidad». E igualmente, subraya la disminución en el número de delitos y denuncias «puesto que para ello se requiere intimidad, y las calles tienen tal vida y movimiento que complican este tipo de actuaciones. La calidad de vida conseguida es incuestionable. De hecho iremos en breve a Portugal a recoger el premio de honor Ciudad que Camina. Los niños son el eje de todo el modelo. El proyecto Caminos Escolares se ha extendido ya a siete colegios del centro, lo que revierte en una mayor cohesión social, fomento de la autonomía de los más pequeños, y creciente involucración de toda la sociedad en el cuidado de los más vulnerables».

Lluvia de reconocimientos

Y luego, el 24 de noviembre toca visita a Hong Kong. Daniel Macemlle acompañará hasta allí a Miguel A. Fernández Loes a la entrega del Premio Euro-China a la Movilidad Urbana Inteligente en la categoría de Diseño y Planificación, dedicado a experiencias de nuevas ciudades, ecodistritos y zonas de baja emisión de contaminantes. Un premio creado por la Fundación Prospectiva e Innovación de Francia.

El modelo de Pontevedra «ha viajado» bastante tanto para su divulgación como para recoger este tipo de menciones. Tal vez fue el reconocimiento europeo Intermodes de movilidad por «su ejemplar política intermodal», uno de los más trascendentes; «con él, la difusión de nuestro modelo fue enorme, y a partir de ahí se convirtió en un referente que ya empezó a replicarse. Por lo que ahora estamos haciendo un 'manual' para que el diseño se aplique bien» explica el alcalde.

Intermodes, que destacó especialmente a Metrominuto como primer plano pedestre en una ciudad europea, fue uno de los primeros reconocimientos internacionales recibidos, al que han sucedido varios de seguridad vial (Premio Fesvial, de la Fundación del mismo nombre, y premio Movilidad Segura del II Encuentro de Ciudades por la Seguridad Vial organizados por la DGT y la FEMP); el Premio de Dubai auspiciado por Naciones Unidas para señalar las Buenas Prácticas en la Mejora de las Condiciones de Vida otorgado el año pasado, por su ejemplo en movilidad y accesibilidad; y el galardón a la Excelencia que entregó en mayo el Centro para el Diseño Activo en Nueva York «por considerar que el proyecto pionero de la ciudad agrupa muchas de las directrices que promueve el

organismo».

Además, en 2007 ya recibió la distinción de CERMI , Confederación Estatal de Personas con Discapacidad, el Premio Nacional da Cultura galega, «por su puesta en valor del patrimonio histórico y arquitectónico», e igualmente fue declarada en 2012 como Ciudad Amiga de los Niños por Meniños

En Pontevedra no dudan que vendrán más reconocimientos de méritos, puesto que como explica su alcalde: «aún queda por hacer. El modelo debe seguir progresando y desarrollándose hasta llegar al 100% de todo el casco urbano y trasladarse a los núcleos rurales, algo importante dada la dispersión de la población que existe en la provincia». El horizonte de plazos lleva puesta una fecha: 2020, ya que «el mandato acaba en 2019», cuando Lores cumplirá los 24 años al frente del Concello de «el caribe gallego», como llama a la provincia al explicar las bondades de su clima, «que también ayuda a ese buen ambiente callejero y a esa afición por el paseo».



UN MODELO DE CIUDAD CENTRADO EN LAS PERSONAS

Pontevedra



PRESENTA LA PRÁCTICA

Concello de Pontevedra

ENTIDADES COLABORADORAS

Diputación Provincial de Pontevedra
Confederación Galega de Persoas con Discapacidade
Stop Accidentes
Fundación Meniños
ONCE (Organización Nacional de Ciegos de España)
Federación de Asociacións de Veciños Castelao
Asociación da Pequena e Mediana Empresa de Pontevedra
Centro Comercial Urbano Zona Monumental

FECHAS CLAVE DE LA ACTUACIÓN

- **1999:** Peatonalización del centro histórico.
- **2005:** Saneamiento integral del ecosistema río/ría.
- **2008:** Creación de sendas ciclistas y peatonales.
- **2010:** Velocidad limitada a 30 km/h en toda la ciudad.
- **2013:** Premio Europeo Intermodes.

CALIFICACIÓN OBTENIDA EN EL CONCURSO

PREMIADA

RESUMEN

Una experiencia práctica de 14 años en la que se perseguía una profunda mejora del medio ambiente urbano y alcanzar una alta calidad urbana en todas sus facetas. Podemos resumirla en los siguientes objetivos:

- En el campo medioambiental, reducir drásticamente la contaminación aérea, sonora y de las aguas.
- En el social, conseguir una ciudad inclusiva, integradora, en la que se mitigasen o se eliminasen las barreras de clase social, por estado físico o discapacidad, por edad, por sexo o cualquier otra diversidad.
- En la movilidad, eliminar los peligros de la circulación y potenciar la movilidad no motorizada, invirtiendo las prioridades y situando los desplazamientos a pie como elemento central de la movilidad urbana.
- Convertir los espacios públicos urbanos, la ciudad, en centro de socialización, de usos plurales integrados.
- Fomentar la autonomía de los niños y niñas y su integración en la vida urbana.



En cuanto a los resultados, más de las dos terceras partes de los desplazamientos se realizan a pie o en bicicletas, han desaparecido las barreras físicas para sillas de ruedas y carros infantiles, toda la ciudad tiene velocidad máxima de 30 km/h; los residuos líquidos que se devolvían a la naturaleza sin depurar se han eliminado en un 70%; los ruidos del tráfico también; los niños y niñas acuden al colegio caminando en su gran mayoría; la vida en las calles es muy intensa para todos los ciudadanos.

La peligrosidad del tráfico se ha reducido drásticamente, y no hay muertos ni heridos de gravedad. Además, se han incrementado los espacios públicos y zonas verdes, así como las sendas peatonales y para ciclistas, así como la recuperación y rehabilitación del Centro Histórico y otras áreas urbanas degradadas.

Estos logros han sido reconocidos con el premio Cermi por la eliminación de barreras; el de la Cultura Galega por la recuperación urbana, los premios Fesvial y de la DGT-FEMP por la seguridad viaria y el Premio Europeo Intermodes por el fomento de la movilidad peatonal.



S

SITUACIÓN ANTERIOR AL DESARROLLO DE LA ACTUACIÓN

Pontevedra era una ciudad en la que las personas eran expulsadas de los espacios públicos por los coches, donde las personas con dificultades de movilidad no podían circular, llena de barreras físicas y arquitectónicas; alrededor del 70% de las

aguas residuales se devolvían directamente a los cauces fluviales sin depurar y desconectadas de su entorno natural. La contaminación acústica y del aire eran muy elevadas.



O

OBJETIVOS

Los objetivos y las prioridades han sido un proceso común. En cuanto a las estrategias, se han utilizado de manera flexible y variada según cada situación. Las peatonalizaciones sucesivas fueron acordadas con los agentes sociales afectados, a través de asociaciones, o, cuando no existían, en asambleas directas y abiertas. En cuanto a la recuperación de áreas urbanas degradadas, se actuó tanto en colaboración con los propietarios mediante ayudas como, en el caso del Centro Histórico, con la mejora de los espacios públicos como acicate para la iniciativa privada. En todos los casos, la opinión y decisión de los miembros de la Corporación, representantes electos, fue el último paso antes de su puesta en marcha.

Otras ciudades escogieron el camino de la gran obra, del gran evento, para enhebrar su futuro, y a este fin dedican sus esfuerzos y canalizan los recursos, Pontevedra ha elegido como eje central, como proyecto central, conseguir una gran calidad urbana y gran parte de los recursos propios y los captados de otras Administraciones fueron canalizados para esto. Se utilizaron fondos de la U.E., del Estado, de la Xunta, de la Diputación y propios. No se necesitaron recursos extraordinarios; simplemente, los recursos normales dedicados prioritariamente a la mejora urbana y ambiental y no a otros fines. El sector privado, mediante convenios urbanísticos y actuaciones en el patrimonio edificado también aportó recursos

Perfil financiero:

La financiación de este proceso está vinculada a la financiación ordinaria de la ciudad, que es constante y dinámica. No se trata por tanto de disponer de recursos adicionales, sino de realizar las inversiones conforme a estas ideas transformadoras, estableciendo las prioridades adecuadas y bajo claros criterios de sostenibilidad, traducidos en la eliminación de barreras, creación de espacios públicos para todos y todas, reducción de las amenazas del tráfico a motor, mejora de las redes de agua y saneamiento, etc.

m

MOVILIZACIÓN DE RECURSOS

DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN



El proceso de puesta en práctica y ejecución, en sus diferentes etapas del Modelo de ciudad centrado en las personas ha estado siempre acompañado de un amplio debate social; los avances en el proceso fueron aumentado cada vez más la preocupación de las vecinas y vecinos por el destino de su ciudad e incrementando la participación activa en la toma de decisiones. Sin esta implicación activa, entusiasta en muchos casos, los objetivos y prioridades, el propio proceso, no habría avanzado al ritmo que se llevó, o, de forma probable, hubiera fracasado.

La colaboración directa e indirecta fueron intensas; los espacios recuperados fueron utilizados, ocupados por las personas inmediatamente, en el control de los infractores de las nuevas normas la colaboración ciudadana con la policía local fue fundamental, cuando no la acción directa, presionando e increpando a los infractores. La ciudadanía hizo suyos los espacios públicos, como realmente deben ser, y defendieron este derecho con entusiasmo. Fue la clave del éxito.

Las resistencias, cada vez menores, vinieron y vienen de dos fuentes: por un lado, del inmovilismo, del miedo a lo desconocido. Es frecuente el caso de personas que muestran una gran oposición inicial y pasan a ser defensores de los

cambios poco tiempo después. Por otro lado, de los defensores a ultranza del uso y abuso del coche, posición ideológica asociada a una supuesta modernidad abstracta, más difícil de reducir a pesar de la evidencia de que el abuso del coche en las ciudades supone una gran distorsión para la ciudad y para los propios automovilistas. Afortunadamente, este último sector es cada vez más minoritario, pero muy activo.

Para celebrar la recuperación de la ciudad para las personas se organizaron diversos eventos, todos ellos con alta participación ciudadana. El principal fue la Feria Franca, organizada por las asociaciones de vecinos y culturales. Ya está por su 14 edición y en las últimas llegaron a participar alrededor de 100.000 personas, superando al número de habitantes de Pontevedra (83.000). Para celebrar la recuperación de una amplia zona de la ciudad por la que antes circulaban 50.000 vehículos al día para uso y disfrute de los ciudadanos, se celebró la Fiesta de la Calidad Urbana con una participación masiva.

En RESUMEN, una ciudad en la que los ciudadanos participaron, aportaron, colaboraron e hicieron suyo un modelo pensado y ejecutado por y para las personas. Por y para los ciudadanos.



LECCIONES APRENDIDAS

Primera: Las ciudades, a veces caóticas, ásperas, contaminantes, siempre complejas, pueden ser transformadas y convertidas en ciudades amables, ecológicas, sostenibles, seguras, cómodas, integradoras, inclusivas. Y en breve plazo, con decisión, con participación, con las prioridades claras y bien definidas.

Segunda: Cada ciudad, para alcanzar los mismos objetivos, tiene que definir un modelo, unas soluciones propias. Los resultados más mediocres suelen estar asociados a la extrapolación mecánica de soluciones ajenas.

Tercera: Todas las experiencias y propuestas teóricas pueden y deben ser tenidas en cuenta para elaborar el modelo propio de cada ciudad: traffic calming, vida independiente, la ciudad como centro de socialización, urbanismo, autonomía de la infancia, movilidad, comercio de cercanía, La presente situación, las dinámicas urbanas, la idiosincrasia, las aspiraciones colectivas, deben definir el proyecto prestando atención a todas las aportaciones.

Cuarta: Al fuerte, al que goza de ciertos privilegios supuestos o reales, le cuesta compartir y renunciar. Al automovilista frente al peatón. Al que está física y sensorialmente bien frente al que tiene limitaciones. Al adulto frente al anciano y niño. Quien tiene lugares de residencia y/o esparcimiento fuera de la ciudad frente a quien no tiene, etc. le cuesta renunciar a ciertos usos de los espacios públicos a favor de la pluralidad, de la integración, de la equidad. Así surgen las mayores dificultades y resistencias a un Modelo de ciudad centrado en las personas. Son las resistencias que hay que vencer.



TRANSFERIBILIDAD

Para definir y concretar el modelo de Pontevedra hemos tenido en cuenta las experiencias que ya conocíamos en urbanismo, peatonalizaciones y tráfico calmado, unas veces para incorporar elementos y otras para conocer sus limitaciones. Sobre esta base, que se remonta, como mínimo a la década de 1950, con las modernas teorías sobre medio ambiente urbano, con las propuestas de la Declaración de Dubai, Habitat II, Declaración de Estambul, y con las aportaciones del movimiento de vida independiente de las personas con discapacidades, y las teorías de la autonomía de los niños y niñas, definimos nuestro modelo. Progresivamente hemos ido incorporando nuevas medidas como la de los Caminos Escolares, para que los niños vayan andando solos la a escuela, una iniciativa adaptada, como siempre, a las características de Pontevedra.

Como este Modelo lleva ya 14 años de implantación y avance, en muchos aspectos entramos en terrenos novedosos, pioneros, como las limitaciones de velocidad a 30 y 20 km/h, la extensión de las peatonalizaciones mas allá del Centro Histórico, el uso plural de los espacios públicos, las medidas estructurales de alivio y restricción de tráfico, las zonas peatonales sin limitaciones físicas (bolardos), la flexibilidad y adaptabilidad de las soluciones, la intermodalidad en los últimos kilómetros con base en la movilidad peatonal, el Metrominuto, etc.

El proceso de transferencia de la experiencia de Pontevedra ya se empezó hace varios años, desde 2001, cuando fue recogida una actuación como buena práctica en accesibilidad en una publicación de la ONCE. Hemos expuesto nuestra experiencia en decenas de lugares, instituciones y entidades privadas: Lisboa, Madrid, Porto, Aveiro, Almada, decenas de ayuntamientos de Portugal, Gijón, Sevilla, A Coruña, Múnich, Bastia, Valencia, Málaga, Donostia, Huesca, entre otras, amén de los convites a Congresos e intercambios a los que no podemos asistir por motivos de agenda, Lima, entre otras. El Metrominuto fue replicado en varias ciudades: Florencia, Cagliari, Jerez de la Frontera, Londres, Toulouse.

Las visitas a Pontevedra para conocer in situ el Modelo son también abundantes y continuas: Aveiro, consultores de replanteo, CENEAM, Francesco Tonucci (movilidad infantil).



Financiera: No se han requerido recursos extraordinarios para llevar a cabo las actuaciones. Continuamente hay obras en las ciudades; si en todas ellas se eliminan barreras, se crean espacios públicos para todos y todas, se reducen el peligro y molestias del tráfico, y se mejoran los suministros de agua y saneamiento, las ciudades mejoran.

Social y económico: Todas las personas, sea cual sea su condición física, edad o sexo pueden usar y disfrutar la ciudad, favoreciendo la sociabilidad, la no segregación y la inclusión social. Además, la ciudad se ha convertido en un foco de vida social y actividad económica.

Cultural: Se ha recuperado el Centro Histórico y los edificios de valor patrimonial con nuevos usos actuales. La propia ciudad, con sus espacios, son un lugar propicio para actividades culturales y lúdicas.

SOSTENIBILIDAD

Ambiental: Los focos de contaminación del agua están prácticamente erradicados y la contaminación del aire y acústica se han reducido drásticamente. El predominio de la movilidad de los peatones y ciclistas reduce intensamente la emisión de CO₂.

Institucional: Parte de las medidas implantadas corresponden a la normativa en vigor que, en general, no se cumple, por ejemplo la Ley de Accesibilidad que prohíbe los obstáculos físicos, las barreras en los espacios públicos o la obligación de saneamiento de los cauces de las aguas. Otras son propuestas, desiderátums no recogidos en textos normativos, que Pontevedra ha llevado a la práctica sin la obligación legal de hacerlo.

RESULTADOS ALCANZADOS

Físicos: más de 40 km de sendas peatonales y ciclistas al lado de la ría y los ríos, erradicación de los vertidos de aguas residuales, supresión de barreras físicas y arquitectónicas en los espacios urbanos, eliminación del tráfico rodado de paso en gran parte de la ciudad, tráfico calmado y seguro en toda la ciudad; velocidad máxima de 30 km/hora en toda la ciudad y de 20 km/hora en las zonas de coexistencia, plazas y calles libres de coches dedicadas a otros usos.

Calidad de vida: los niños y niñas pueden andar solos y jugar en las calles y plazas, las personas en sillas de ruedas no tienen barreras para desplazarse, la vida en las calles y plazas ha aumentado enormemente, todas las personas pueden disfrutar de los espacios públicos sin exclusiones, el contacto con la Ría y con los ríos es fácil y continuo, los ruidos y emisiones de gases del tráfico están reducidos al mínimo, la ciudad es humana, para las personas, las posibilidades y facilidades para hacer ejercicio físico y mejorar la salud son enormes.

Sociales: el sentido de pertenencia, la autoestima colectiva, la satisfacción de vivir en una ciudad pensada para las personas han incrementado el compromiso y la colaboración de los vecinos y vecinas con su espacio vital. El deterioro del mobiliario urbano, la colaboración en la limpieza, en general, el aumento del civismo y del respeto por las normas de convivencia han sido notorios.

Seguridad viaria: en las amplias zonas de la ciudad que han sido recuperadas, adaptadas a los nuevos conceptos, la seguridad viaria es máxima, sin ningún muerto ni herido grave en 14 años. La Asociación STOP Accidentes pone a Pontevedra como ejemplo de lo que se debe hacer en este campo. Los niños y niñas van a la escuela andando en la inmensa mayoría de los casos y muchos de ellos lo hacen solos. LA ONG Meniños ha reconocido a Pontevedra como ciudad amiga de la infancia.



POLÍTICAS O LEGISLACIÓN RELACIONADA

1. Declaración del Centro Histórico de Pontevedra como zona de absoluta preferencia peatonal, mediante Bando de la Alcaldía de 7/8/1999.
2. Bando de Movilidad de 22 de julio de 2002.
3. 27/3/2003 Plan Especial de Protección, Reforma Interior y Conservación Artística del Conjunto Histórico-Artístico (Peprica) de febrero de 2003, que ratifica el área peatonal del Centro Histórico por Decreto de 23/2/1951, el DOG 23/52/003.
4. Bando de Carga y Descarga de Mercancías en el Centro Histórico del 15/11/2006 y Bando de Carga y Descarga de mercancías y servicios en el contorno del Santuario de A Peregrina, declarada Bien de Interés Cultural el 26/12/2011.
5. Directrices para las ordenanzas reguladoras de usos y protección de espacios públicos e instrucciones sobre el tratamiento de los espacios públicos BOP 13/3/2009.
6. Modificación del art. 5 de la Ordenanza Municipal reguladora de la circulación en las vías urbanas del municipio, para reducir la velocidad máxima a 30 km/h. BOP 18/8/2010.
7. Propuestas de modificación para el nuevo Reglamento de la Circulación de España, remitidas por la alcaldía a la DGT el 29/12/2010, muchas de ellas recogidas en el borrador actualmente en tramitación.



CONTACTO

Miguel Anxo Fernández Lores

Concello de Pontevedra
Michelena, 30
36001 Pontevedra
Teléfono: +34 986 804 300
Fax: +34 886 212 843
alcaldia@pontevedra.eu