EL PAÍS

CONCEJAL DE MOVILIDAD I GIUSEPPE GREZZI

“Queremos remodelar todas las líneas de autobús de Valencia”

El concejal apuesta por políticas que expulsen al coche del casco histórico. Prioridad al peatón, la bicicleta y el transporte publico



CRISTINA VÁZQUEZ – 27/09/2015

Giuseppe Grezzi, italiano de 42 años y residente en Valencia desde el año 2000, es el nuevo concejal de Movilidad del Gobierno municipal de la tercera capital de España por la coalición Compromís. Activista de la bicicleta -es el concejal ciclista-, procede del movimiento *verde*. Desde la concejalía que dirige se ha propuesto pacificar el tráfico de un casco histórico colonizado por el coche. Todas las políticas de movilidad del anterior Gobierno del PP están sujetas a revisión. "Hay que ponérselo difícil al coche y cambiar la jerarquía vial porque ahora el peatón se gana el espacio como puede", enfatiza.

Pregunta. ¿Qué han aprendido del Día sin coche, que ha tenido lugar por primera vez en un día laborable?
Respuesta. Que tenemos muchos coches en la ciudad. En Valencia tenemos matriculado un coche por cada 2,2 personas, un dato muy superior al de otras grandes ciudades españolas. Tenemos un tránsito de entrada de 150.000 vehículos diarios y unos 900.000 desplazamientos interiores. Valencia se ha construido muy dependiente del coche y tenemos un transporte público que no funciona bien, no tiene la frecuencia de paso adecuada para ser una alternativa. Luego tenemos una plaza en el Ayuntamiento que más que plaza es una rotonda. Hay mucho trabajo por delante pero ha sido una primera iniciativa satisfactoria.

P. ¿Qué tal la experiencia de limitar a 30 kilómetros hora la velocidad en el centro histórico?
R. Está en marcha desde el 1 de septiembre en todo el entorno de la ciudad histórica y se ha legalizado porque antes no lo estaba. El PP puso los carteles de zona 30 y poco más. No se había dado soporte legal en caso de que se incumpliera la limitación. Ha ido bastante bien, se han hecho controles policiales, más que nada informativos, porque no queremos que sea una medida recaudatoria. Pero seríamos ingenuos si pensáramos que de un día a otro los conductores pasarán de circular de 50 kilómetros por hora a 30. Ese es

el objetivo, vamos a trabajar para que los conductores lo asuman, sobre todo con campañas informativas. Rediseñaremos además zonas de la ciudad que invitan a correr. Hablo de lugares como la plaza del Ayuntamiento, que tiene cuatro o cinco carriles, o la calle de las Barcas, donde hemos reducido un carril para dedicarlo a aparcamiento de motos. Es psicológico, cuantos más carriles tengamos, más velocidad se coge.

P. En Valencia, todas las calles y avenidas llevan a Ciutat Vella...
R. Lo hemos puesto en vigor para dificultar el tráfico oportunista, el que utiliza el centro como atajo para ir a otros barrios de la capital. La limitación 30 es una medida disuasoria que nos ayuda a recuperar espacio público porque reducimos el número de coches y creemos que en un tiempo prudencial se convencerán de no venir. Es a la vez una medida de reducción del ruido y la contaminación.

P. ¿Qué objetivo se han propuesto?
R. Pacificar el tráfico y para ello es necesario redistribuir los flujos de vehículos en toda Ciutat Vella. Queremos que en buena parte del casco histórico tengan acceso solo los residentes, carga y descarga... Queremos conseguir que la gente utilice cada vez menos el coche y que lo haga solo cuando sea necesario.

P. Los vendedores del Mercat Central se han quejado del día sin coche. ¿Temen los comerciantes una caída de clientes si se restringe el paso de vehículos?
R. Los comerciantes del centro histórico están apoyando la medida, quieren que haya limitación a 30 y un tráfico más sosegado. Sé que los vendedores del Mercat Central son muy dependientes del coche, creen que si se restringe se verán afectadas sus ventas. Estamos estudiando todo eso. Primero hay que acabar el aparcamiento de Brujas y dirigir el tráfico y las entrada al aparcamiento por Barón de Cárcer. Por el lado de la Lonja, lo que queremos es peatonalizar la calle. El 70% del tráfico que pasa por delante del Mercat Central es de paso, según un estudio. Queremos eliminar ese tráfico oportunista, recuperar calle y reducir el tránsito en Ciutat Vella.

P. Carmena baraja cortar algunos días al año el tráfico en Madrid para reducir la contaminación. ¿Harán lo mismo en Valencia?
R. Si. Vamos a crear una Oficina de la Movilidad municipal, con técnicos y presupuesto y un coordinador que será Vicent Torres. Repito que queremos que el coche tenga menos protagonismo en la ciudad. Pero no vamos a prohibir nada de un día para otro. En el proceso potenciaremos el transporte público, con más frecuencia y velocidad comercial de los autobuses. Las líneas de la EMT se diseñaron hace 30 años y están anticuadas.

P. La población parece alamarse cuando se habla de quitar carriles al coche. ¿Por qué?
R. La gente teme los atascos. Además, en Valencia se ha cimentado la idea de modernidad vinculada al coche. El resto de ciudades están haciendo lo contrario.

P. ¿Y cómo les convence de lo contrario?
R. Explicando los impactos negativos del abuso del coche. Tiene asociados unos costes económicos muy importantes en calidad de vida, ocupación del espacio público, contaminación, accidentes… En cuanto desaparece el tráfico en una plaza, la gente lo aprecia y disfruta. En otras ciudades del mundo se está trabajando por un modelo de movilidad sostenible desde hace décadas. Está el ejemplo de Vitoria, capital *verde* europea. Sus gobiernos han ido cambiando de signo político pero ha seguido el proyecto de movilidad sostenible. Londres tuvo a un alcalde muy rojo, Ken Livingstone, que puso la tasa de congestión y el nuevo alcalde, el conservador Boris Johnson, ha mantenido la tasa y está restringiendo el acceso del coche a otras partes de la capital. Está haciendo una autovía ciclista de 35 o 40 kilómetros que atraviesa Londres de este a oeste. Son políticas que ya están asumidas y Valencia lo que tiene que hacer es entrar en la modernidad.

P. ¿Cuándo habrá coordinación tarifaria entre el metro, tranvía y autobús?
R. Primero hay que crear la agencia metropolitana de transporte con la Generalitat y los ayuntamientos del área y luego cederle soberanía en la gestión. El ente gestor debe actuar y poder coordinador los transportes y las tarifas. La coordinación tarifaria ya es técnicamente posible y, de hecho, hay voluntad.

P. ¿En qué punto está el proyecto de anillo ciclista del centro?
R. Está en la Consejería de Cultura, que tiene que hacer un informe de patrimonio porque pasa una zona protegida. Es el proyecto que el anterior Gobierno local licitó y que tuvimos que paralizar porque había un error. Lo hemos remodelado porque el ancho del carril era de 1,70 metros y nosotros lo hemos ampliado a un mínimo de 2,50 metros de anchura. mos un retraso importante en la promoción de eso porque no se tenía claro el modelo de reducir el coche y apostar por cambiar esa jerarquía vial. Es peatón, ciclista, transporte público y coche particular. Y ahora es coche, autobís, ciclista y peatón. Ahora el peatón se gana el espacio para circular como puede.

P. Valencia tiene kilómetros de carriles bici pero muchos están desconectados. ¿Qué planea?
R. Hay que conectarlos, ponerlos al día y completar la red. La Concejalía está elaborando ahora el proyecto de carril bici por la avenida del Cid, está además el anillo ciclista por el centro, que esperamos qu4e sea una realidad a principios de 2016. Y vamos a recuperar el carril bici por las grandes vías. En la avenida de Fernando el Católico, la idea es hacer un carril bici en las dos direcciones, que comparta espacio con el carril bus porque no hay más espacio. En Marqués del Turia se quiere hacer más amplio en una de las direcciones y en la calzada. A principios o mediados de 2017 tendremos una serie de carriles bici interconectados.

P. Han introducido pocos cambios en la EMT. ¿Qué planes tiene para este gigante?
R. Llevamos tres meses escasos en el Gobierno y estamos conociendo la empresa por dentro. Se han excluido a los sindicatos del consejo de

administración y eliminado comisiones sectoriales de trabajo entre trabajadores y dirección. Haremos cambios pero lo estamos estudiando. Queremos recuperar los servicios externalizados en la EMT, que nos están costando mucho dinero. Tenemos unos talleres que funcionan muy bien pero están infrautilizados. También vamos a recuperar el mantenimiento de los vehículos, la limpieza y determinadas líneas como la Metrorbital, que se privatizó. Lo hablaremos con la Generalitat, pero nuestra voluntad es recuperar la gestión pública. Queremos remodelar todas las líneas de la EMT. Hacer un proyecto, que durará dos años y será participado, para que haya una red interconectada, mallada, no radial. Hay que potenciar las estaciones de intercambio rápido. Vitoria lo estudia y ensaya y nuestro objetivo es cambiarlo todo para dar mejor servicio. Ahora todas las rutas convergen en el centro.

P. ¿Van a subir el precio del billete del autobús?
R. No, no. Ya están adecuados. Lo que vamos a reformar son algunas tarifas e introducir los bonos sociales. También queremos abaratar el bono joven.

P. ¿Mejorarán la comunicación con las pedanías de Valencia?
R. Está dentro del plan de mejora. De momento, tenemos la línea 25, que funciona bien. Y tenemos que ver si ganamos más pasajeros con líneas express. Tenemos que revisar la conexión con las pedanías del norte de Valencia pero necesitamos financiación que no nos dan. No tenemos el contrato-programa con el Estado. Tenemos que solucionarlo cuanto antes.