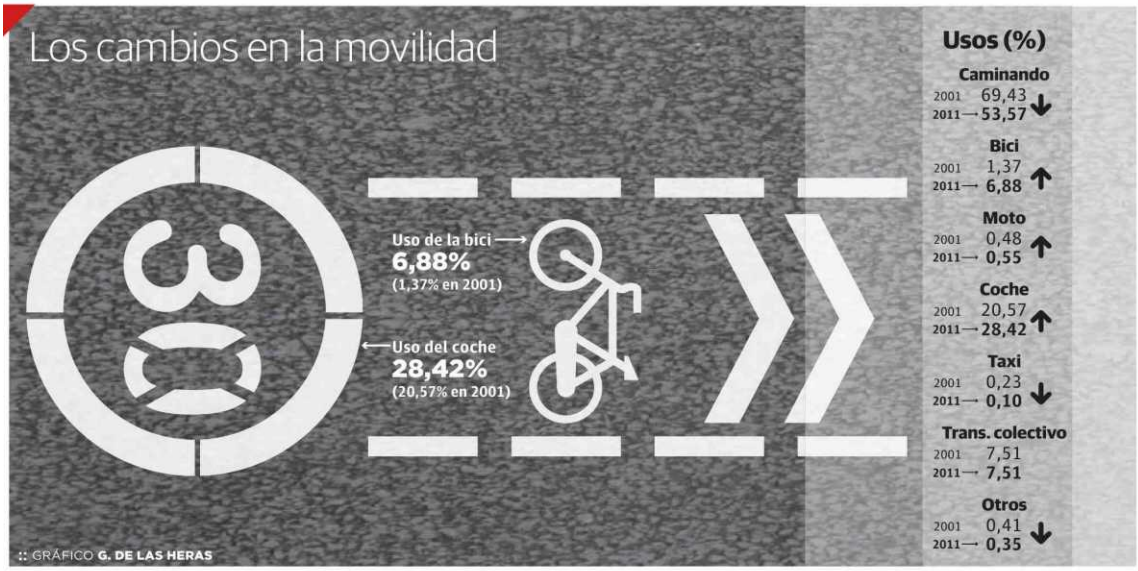
EL CORREO ESPAÑOL (ALAVA)
VITORIA
27/04/14
Prensa: Diaria
Tirada: 14.882 Ejemplares
Difusión: 18.019 Ejemplares
Cod: 81244022
Página: 2
Sección: LOCAL Valor: 3.181,00 € Área (cm2): 722,2 Ocupación: 71,94 % Documento: 1/3 Autor: ANDER CARAZO Núm. Lectores: 72076



VITORIA CIERRA EL CÍRCULO

La ordenanza de la bicicleta y el límite de horario para carga y descarga completan, con algunas lagunas, el proyecto iniciado en 2009



ANDER CARAZO

La postal de Vitoria nada tiene que ver con la de las ciudades vecinas. El peatón es el rey de algunas de sus principales calles y cada vez más personas –el 6,88% de la población, según los últimos datos– eligen la bicicleta para acudir a su centro de trabajo o de estudio. Conductas poco comunes en Bilbao o San Sebastián. Y es que, hace seis años, la capital alavesa se embarcó en un vanguardista Plan de Movilidad Sostenible que por fin ha culminado tras transformar su manera de comunicarse con la implantación de la nueva ordenanza de la bicicleta y la regulación de los horarios de carga y descarga de los transportistas. Así se cierra definitivamente un círculo que ha colocado a Vitoria a la altura de los grandes referentes europeos en movilidad y que, en gran medida, le valió el título de 'Green Capital' en 2012. Eso sí, queda trabajo por hacer y proyectos por realizar.

«Cuando empezamos, los asuntos urbanísticos estaban bastante desarrollados. Pero quedaba mucho por hacer en lo referente al uso del vehículo y del transporte público, que tenía una tasa de viajeros muy baja», asegura Salvador Rueda, director de la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona y 'padre' del ambicioso proyecto. El experto recuerda que el 71% del espacio público de la capital alavesa se dedicaba al vehículo privado, pese a representar sólo el 21% de los desplazamientos. «El objetivo era reconvertir la ciudad para que el peatón se sintiese parte activa. Que no se limite a recorrerla a pie, sino que pueda aprovecharla», subraya Rueda.

Antonio González Cabezudo ha sido testigo privilegiado de esa transformación en los últimos 24 años. El presidente de la asociación alavesa de pensionistas, jubilados y viudas Las Cuatro Torres aprecia esa metamorfosis. «Ha cambiado muchísimo, aunque quedan cosas por hacer y todavía hay aceras que son demasiado estrechas. En general es una ciudad por la que se puede andar bastante bien», admite el representante de algunos de los colectivos que más uso hacen de la calle. Eso sí, cree que se debería impulsar «el respeto» entre los diferentes usuarios de la vía pública. «No tengo nada en contra de los ciclistas, pero el Ayuntamiento debería vigilar un poco más cómo circulan por la ciudad. A mí no me estorban si van por donde hay que ir. Tenemos que aprender a respetarnos», enfatiza González Cabezudo.

La reciente ordenanza de la bicicleta y el decreto de Alcaldía que limita la circulación por determinadas calles peatonales de Vitoria están acompañadas de una incesante polémica desde su publicación, pese a haber contado con un notable consenso entre los grupos políticos durante la fase de redacción. La normativa que regula el tránsito urbano a pedales sobre todo ha sido criticada por el colectivo ciclista al considerarla «inoportuna» y falta de lógica por limitar el paso por unas vías «esenciales para la conectividad sin tener operativas las alternativas».

Por eso, el Gabinete Maroto se afana en rematar la red de 'bidegorris'. Cuando concluyan las obras de los carriles-bici de la Avenida de Santiago y Los Herrán, aún sin iniciar, la capital alavesa contará con aproximadamente 140 kilómetros de trazado exclusivo para pedalear. «El número de ciclistas ya es bastante importante. Se incrementará de forma sustantiva cuando se complete la red», apunta Salvador Rueda.

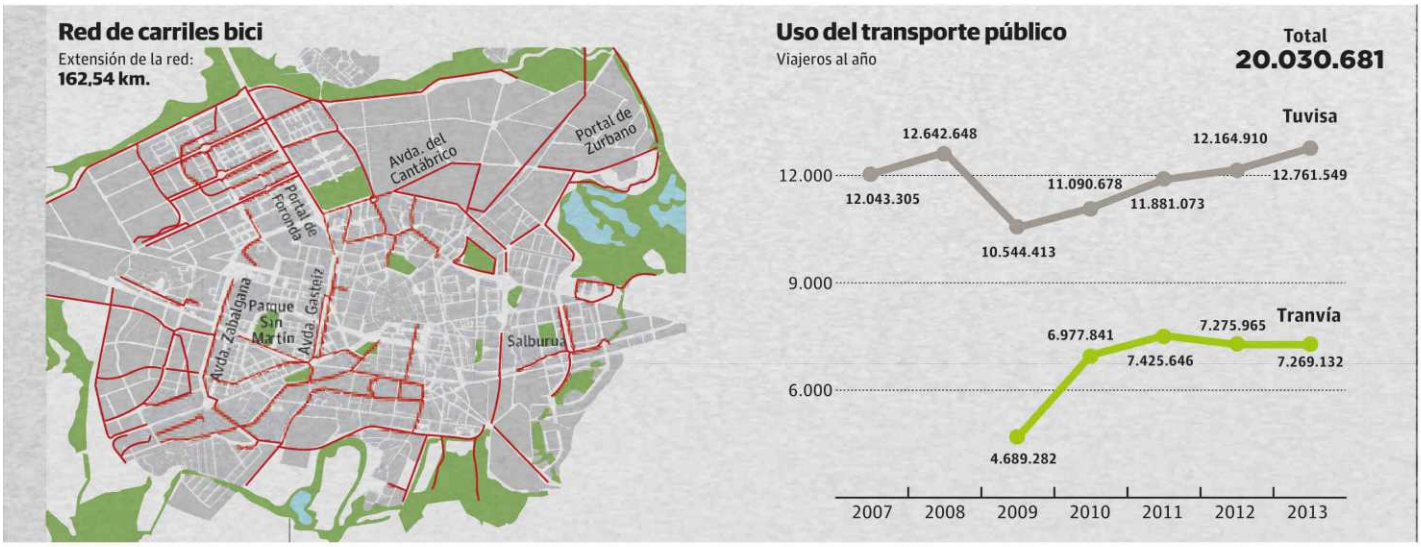


Dos autobuses urbanos de Tuvisa

«Más pedagogía»

Un impulso al Plan de Movilidad se produjo sin duda cuando se establecieron las 'zonas 30' en 47 calles de la ciudad, puntos por los que se supone que los vehículos a motor no están au-

EL CORREO ESPAÑOL (ALAVA)
VITORIA
27/04/14
Prensa: Diaria
Tirada: 14.882 Ejemplares
Difusión: 18.019 Ejemplares
Cod: 81244022
Página: 3
Sección: LOCAL Valor: 4.313,00 € Área (cm2): 979,3 Ocupación: 97,55 % Documento: 2/3 Autor: ANDER CARAZO Núm. Lectores: 72076



DEL PLAN DE LA MOVILIDAD



circulan por la calle Olaguíbel cerca de una ciclista. :: JESÚS ANDRADE

torizados a superar esa velocidad, tampoco pueden adelantar y deben respetar a los ciclistas que, en estos casos, están obligados a circular por la calzada siempre que tengan más de 14 años. La medida trajo también consigo la polémica, pero los vitorianos ya se han acostumbrado a transitar por esas zonas, que apenas han registrado incidentes.

Una usuaria habitual de estos carriles es Esther Unceta-Barrenechea, gerente de la Fundación San Prudencio, quien piensa que se necesita «mucho tiempo y más pedagogía» para demostrar que los planes impulsados por el Ayuntamiento son idóneos para los ciudadanos. Ella se describe como «una ciclista convencida» que, como miles de vitorianos, ha optado por dejar el coche en el garaje y pedalear. De hecho, el volumen de vehículos en la ciudad ha caído del 36,04% en 2006 al 28,42% en 2011, último ejercicio analizado por el Consistorio. «Ese desembarco de bicicletas a la calle ha obligado a que lógicamente se tenga que ordenar la convivencia. Pero por unos pocos que no cumplen con las normas y el desconocimiento general estamos pagando muchos, la gente nos ha empezado señalar como el enemigo público número uno», critica Unceta-Barrenechea.

Si bien Vitoria ha sido pionera en facilitar la conexión ciclista en España, aún le queda mucho camino para ponerse a la altura de otras ciudades de Europa. «Ellas lo han creído desde siempre. Nunca permitirían el nivel de contaminación atmosférica que soportamos en algunas ciudades», recalca Salvador Rueda. En la capital alavesa es cierto que la calidad del aire ha mejorado durante la última década y ya no hay días en los que las condiciones se cataloguen como 'muy malas'. Sin embargo, también se han reducido las jornadas 'muy buenas' (7,9%) y 'buenas' (52,3%) en beneficio de las 'regulares', que han avanzado de forma notable.

Quedan bastantes tareas pendientes para culminar el Plan de Movilidad. Su impulsor apunta al desarrollo de las supermanzanas, esas 'islas' en las que el peatón es el protagonista principal. Sólo se han implantado en el centro de la ciudad, pese a que existen varias posibilidades sobre la mesa y ninguna se ha completado. Además, a diferencia de todas las ciudades de su entorno, Vitoria carece de un servicio de alquiler de bicicletas, que el Gabinete Maroto cortó de raíz en invierno de 2012 tras no conseguir una subvención del Gobierno vasco. Los populares no tienen intención de restituirlo.

Proyectos olvidados

«Con las 'zonas 30' ha sido el súmmum, se ha eliminado aparcamiento en muchas partes del centro y la oferta de parking sigue siendo reducida para los residentes y desconocida para los visitantes», critica Javier Mendoza, dueño de la veterana joyería de la Cuesta San Francisco. Como minorista, opina que las medidas del Plan de Movilidad han empujado a los clientes a los grandes centros comerciales, donde pueden estacionar de forma gratuita. En su caso personal, y debido a su tipo de negocio, la limitación del horario carga y descarga –entre las siete y las once de la mañana– no es un problema pero los transportistas ven complicado cumplirla. Pocos recuerdan ahora el futurista Centro Logístico de Distribución Urbana (CDU), que planteaba el reparto con furgonetas eléctrica.

Salvador Rueda subraya que las medidas adoptadas nunca han ido en contra del coche, lo que se buscaba era reconfigurar la ciudad para

LAS REACCIONES

Antonio González Cabezudo
Las Cuatro Torres
«Las bicicletas no me estorban si van por donde deben ir. Tenemos que aprender a respetarnos»

Esther Unceta-Barrenechea
Fundación San Prudencio
«Necesitamos mucho tiempo y pedagogía para comprobar que las nuevas medidas son idóneas»

Javier Mendoza
Comerciante
«Se han quitado muchos aparcamientos en el centro y la oferta de parking es reducida»

Tomás Alonso
Agrupación de Transporte
«El coche se ha visto desplazado de las calles de Vitoria sobre todo por la situación de crisis»

Idoia Garmendia
Presidenta de Tuvisa
«Hay que mejorar la oferta de autobuses. En hora punta algunos pasajeros se quedan en tierra»

EL CORREO ESPAÑOL (ALAVA)
VITORIA
27/04/14
Prensa: Diaria
Tirada: 14.882 Ejemplares
Difusión: 18.019 Ejemplares
Cód: 81244022
Página: 4
Sección: LOCAL Valor: 2.419,00 € Área (cm2): 549,1 Ocupación: 54,7 % Documento: 3/3 Autor: ANDER CARAZO Núm. Lectores: 72076

que fuese más fácil y más rápido ir en bicicleta o transporte público que moverse en vehículo privado. Para llegar a esta situación se acordó disparar el precio de la OTA entre noviembre de 2009 y enero de 2010. «Con este encarecimiento se trataba de reducir el número de desplazamientos y reducir los viajes de agitación, los conductores que están continuamente buscando un hueco y provocan dobles filas. Aun así, las tarifas no son tan exageradas y son similares a las de Bilbao y San Sebastián», sostiene el 'padre' del Plan de Movilidad.

«El coche se ha visto desplazado de las calles de Vitoria sobre todo por la situación de crisis. No sabemos qué hubiese pasado en otro contexto económico, ya que el vehículo es un signo externo de lo que cada uno quiere ser y contra esa cultura es difícil luchar», sostiene el taxista Tomás Alonso, portavoz de la Agrupación de Transporte de Álava, y ve positivo que se esté interiorizando un hábito de movilidad. Hasta hace poco, muchos no se planteaban esa posibilidad y ahora se registran –entre el autobús y el tranvía– más de 20 millones de pasajeros anuales.

Uno de los factores que ha impulsado este movimiento sostenible es la radical reorganización de las líneas urbanas de autobuses y la ampliación de horarios que tuvo lugar en 2009. Una modificación tan efectiva que su modelo de actuación se toma actualmente como ejemplo en diferentes puntos del mundo. Aun así, algunos de los barrios más jóvenes se ven excluidos del circuito del tranvía y los buses de Tuvisa se saturan fácilmente. La presidenta de esta sociedad urbana y concejala de Medio Ambiente, Idoia Garmendia, admite que se están estudiando diferentes opciones para mejorar el servicio a partir del próximo mes de mayo. «Es verdad que en las horas punta, sobre todo por las mañanas, hay muchos usuarios que se quedan en la parada».



Un grupo de personas circula en bici de alquiler por la Diagonal de Barcelona. :: EL CORREO

«Barcelona y Ferrol adelantarán a la capital alavesa en el día de mañana»

El 'padre' del Plan de Movilidad Sostenible cree que Vitoria cuenta con los mimbres necesarios, pero «se ha quedado a medias»

:: A. C.

VITORIA. «Barcelona, sin duda alguna, va a adelantar a Vitoria». Salvador Rueda, 'padre' del Plan de Movilidad Sostenible, cree que la capital alavesa «se ha quedado a medias» pese a contar con todos los mimbres necesarios. «En la Ciudad Condal vamos más allá. Los tiempos cambian. No es sólo una apuesta por la movilidad y el espacio público. Proponemos una apuesta de transformación urbanística, ecológica, energética y de cohesión social. Una modificación radical que permitirá que la gente viva infinitamente mejor», explica Rueda y añade que el proyecto que presentará en las próximas semanas definirá una 'nueva Barcelona'.

La capital de Cataluña, como hizo Vitoria, modificará toda la red de autobuses urbanos y una red de bicicletas «que supondrá una inversión tremenda». «El proyecto ya se está estudiando en muchísimas universidades del mundo. Vamos a recuperar el auge que tuvo Barcelona en su momento», afirma Rueda notablemente emocionado.

Urbanismo idóneo

El director de la Agencia de Ecología Urbana lamenta que la Unión Europea no premiase el trabajo realizado en la capital alavesa en marzo. Y es que las autoridades comunitarias prefirieron galardonar a Rivas Vaciamadrid como mejor Plan de Movilidad Sostenible de 2014 por la respuesta metropolitana que ha realizado en los últimos años. «Vitoria podría posicionarse como el 'número uno'. Tiene el urbanismo idóneo, las condiciones exactas y un determinado nivel de renta, que son muy importantes», explica el experto, y lamenta que en los últimos tres años el Ayuntamiento, en manos del PP, se haya «separado» del proyecto inicial.



Salvador Rueda

Este diplomado en Ingeniería Ambiental y Gestión Energética y licenciado en Ciencias Biológicas cree que, además de Barcelona, ciudades como Ferrol y Córdoba podrían adelantar a la capital alavesa en el día de mañana. Y es que, en estos momentos, la agencia que dirige desde el año 2000 también están trabajando en mejorar la movilidad de Quito, Buenos Aires, San José (Costa Rica) y Moscú.