

El tránsito de una ciudad que pasó de la Ora a la 'solución Pontevedra'

► El Concello del Lerez logra la rotación de vehículos en el centro con un multamóvil y dos policías

ANÁLISIS

POR: CARMEN UZ
FOTO: DIARIO DE PONTEVEDRA

A LAS ONCE de la mañana de un día laborable y lluvioso en Pontevedra, jornada en la que suele haber más coches en la calle, caminar por la ciudad es una sensación extraña para cualquiera que proceda de otra urbe, sin necesidad de que sea de tamaño mucho mayor. No hay ruido. Se escuchan la lluvia y las conversaciones de los viandantes. Da la sensación de que, a poco que uno se ponga, hasta oye las hojas caer en la alameda. Hay furgones de reparto parados en las plazas habilitadas para ese fin y, de vez en cuando, aparece algún coche a la espalda. Instintivamente, uno se aparta, pero enseguida cae en la cuenta de que nadie más lo hace. Los pontevedreses hace tiempo que mandan sobre los coches y a estos no les queda más remedio que ir al ritmo que marcan los peatones. En una esquina, un policía local da explicaciones en inglés a una pareja de turistas.

Es la 'solución Pontevedra' explica el jefe de la Policía Local, Daniel Macenlle, uno de los anfitriones de la delegación lucense de políticos y representantes del tejido asociativo desplazados a la ciudad del Lerez por iniciativa del BNG para conocer su modelo de movilidad y regulación del aparcamiento. Con Macenlle están el concejal de movilidad y patrimonio, Luis Bará; el director general de urbanismo, Xosé Manuel Tato; el ingeniero Jesús Gómez, y el alcalde, Miguel Anxo Fernández Lores, un equipo en absoluta sintonía —se percibe enseguida por cómo hablan— y muy rodado en el arte de presentar la ciudad. No paran de recoger premios, de dar conferencias sobre el modelo urbano de Pontevedra —Lores confiesa que en todos lados quieren fichar a su jefe de Policía— y de recibir



Políticos y representantes de asociaciones lucenses, con el alcalde Lores y miembros de su equipo.

y de hacer de guía por la ciudad a políticos y asociaciones que quieren saber cómo Pontevedra pasó de ser una urbe triste y con poca autoestima a una referencia de habitabilidad y un lugar del que sus vecinos sacan pecho.

1. El tránsito

Cuando en 1999 el BNG llegó a la alcaldía, tras varios años en la oposición y las ideas bastante claras de lo que quería hacer, Pontevedra tenía Ora. Lores ya no recuerda cómo le puso fin. Si el contrato finalizaba, si no funcionaba o si directamente lo anuló. El caso es que tomó posesión el 3 de julio y el 7 de agosto peatonalizó todo el casco histórico. Negoció con los vecinos y los comerciantes carga y descarga durante todo el día, durante un tiempo, y aparcamiento en las calles más degradadas, aspectos que después fueron cambiando. Tuvo mucho rechazo vecinal y comercial, por supuesto, y hasta un recurso judicial que ganó

el Concello siete años después en el Tribunal Superior de Xustiza. Hacía tiempo que la ciudad había asumido el nuevo modelo, pero el recurso nunca fue retirado, explica el alcalde con cierto reproche. Hubo hasta una campaña en contra con el eslogan «el Bloque nos bloquea» y mensajes de que «no se podía entrar en Pontevedra».

En la exposición a la delegación lucense, políticos y funcionarios coinciden a la hora de señalar las claves de la exitosa transformación de la ciudad: voluntad política, proyecto pensado —«pero sen eternizarse pensando as cousas»—, absoluta colaboración entre funcionarios de distintas áreas (policía, urbanismo, ingeniería, patrimonio...), participación ciudadana y mucha labor de comunicación.

2. Menos coches y más calmados

El espacio de las ciudades es limitado y siempre inferior al parque

de vehículos, por lo que lo primero fue reducir el tráfico. Primero, el de paso. El que atravesaba la ciudad para dirigirse hacia Ourense o hacia Vigo, por ejemplo, que se llevó a las afueras. «En Pontevedra calquera pode ir a calquera sitio en coche se o precisa para recoller a alguén, deixar un paquete, facer un trámite... pero se non é o caso facémolle dar moitas voltas, para que non lle sexa rentable», explica Lores. Otro paso fue reducir el espacio de circulación y de aparcamiento, ganar terreno para los peatones a base de peatonalizar o de poner un solo carril de circulación y aceras más anchas. «Se non tes expectativa de atopar sitio para aparcar non sacas o coche da casa. O 50% dos coches non saen do garaxe. Había algún funcionario que vivía a 300 metros do Concello e vivía en coche. Empezaba a dar voltas e acababa aparcando ao lado da casa», cuenta el jefe de Policía. «Ese era eu», confiesa ya acostumbrado el director general de urbanismo.

El Concello también limitó la velocidad en toda la ciudad a 30 kilómetros hora (fue la primera peninsular), que consiguió a base de pasos elevados. Es el coche quien invade el espacio del peatón, y no al revés, y con riesgo de sufrir deterioro si lo hace a velocidad inadecuada.

3. Dónde se aparca

Pontevedra tiene cerca de una decena de espacios de aparcamiento a las afueras de la ciudad, gratuitos y de tiempo ilimitado. El más lejano está a quince minutos del centro caminando y el más próximo, a siete. De la misma forma se puede estacionar en las calles perimetrales. Luego están los aparcamientos subterráneos de pago y las plazas del centro de la ciudad. En las de carga y descarga se puede permanecer media hora —la grúa controla mucho—, solo de diez a doce y de cuatro a seis. En las plazas de rotación para servicios, de ocho a una y media y de cuatro y media a nueve se puede aparcar quince minutos, aunque hay flexibilidad. Como hay rotación, siempre hay plazas libres.

4. Cómo se controla

No hay bolardos ni cámaras que impidan o vigilen el acceso al centro. Primero eran policías quienes hacían el control de la rotación y, desde hace un año, un multamóvil. El coche circula y lee matrículas y detecta las que han excedido el tiempo. «E un coche e dous policías», resume Lores, que asegura que todo lo realizado en Pontevedra ha sido con fondos municipales. Esa labor de vigilancia va acompañada de una política sancionadora estricta. No hay muchas multas, y de hecho han bajado, pero las que se ponen se tramitan y se cobran. El efecto disuasorio es claro, como el hecho de que a veces el policía acompañe al conductor que entra en zona peatonal hasta su destino. Si la entrada no estaba fundamentada, la siguiente vez se lo piensa.

Todo está inventado, dice Lores, que, con los ajustes necesarios, ve perfectamente extrapolable la 'solución Pontevedra' a otras ciudades. Incluida Lugo. Cree que detrás de muchas resistencias están las presiones de lobbys de empresas de tecnologías de movilidad.

Rocha consultará a la dirección de Lugonovo si el grupo vota en contra de readjudicar la Ora

X.C.V.

LUGO. La junta de portavoces de ayer rechazó con los votos en contra de PP, Ciudadanos y Ace —el BNG no estuvo por la visita a Pontevedra— la propuesta del gobierno local de readjudicar temporalmente el sistema Ora en tanto no se tramita el expediente de municipalización del servicio. Solo el PSOE votó a favor, pese a lo cual se mantendrá la moción

para el pleno de mañana, mientras que Lugonovo se abstuvo y su portavoz, Santiago Fernández Rocha, matizó su voto alegando que quiere consultar con el comité ejecutivo de la formación la posición a adoptar en este tema.

Rocha recuerda que Lugonovo firmó la moción conjunta de la oposición, que también se debatirá mañana, en la que se pide la municipalización de la zona azul,

aunque cree que los plazos se pueden alargar y por ello admite que se podría aceptar una alternativa puente que implicaría una readjudicación. Sin embargo, el portavoz de Lugonovo dice que la propuesta del gobierno de un contrato por dos años no le convence, porque hay que aprobar una nueva ordenanza e implicará unos cambios tecnológicos que obligarán a sustituir los parquímetros, e «ningun-



Santiago Fernández Rocha. AEP

ha empresa vai poder amortizarlos» en ese tiempo. Además, cree que el Concello no debe renunciar a las máquinas de tiques que hay instaladas, porque dice que el interventor aseguró en la reunión de ayer que están casi pagadas.

Mientras, la alcaldesa Lara Méndez dijo tras la junta de portavoces que, pese a la votación en contra de ayer, confía en sacar adelante la propuesta en el pleno. Sin embargo, eludió adelantar si su gobierno adjudicará de todas formas la Ora a una empresa, aunque esta opción la rechaza la mayoría de la corporación.