

> VIENE DE PÁGINA 37

perado y tenemos que luchar por ello”, sentencia. Además, garantiza que la repercusión que tiene esta profesión en la sociedad es menor que la de otras artes: “El mundo de la moda, por ejemplo, tiene mucha más repercusión. Cada evento celebrado tiene su espacio en los medios de comunicación”. Por ello, en 2009 dio un salto y fundó el Club Figaro Peluquería Creativa, a través del que organiza la pasarela Figaro y los premios Figaro, los galardones nacionales de peluquería, en los que el lunes 6 de noviembre fue homenajeado por sus compañeros: “Ahora nos toca a nosotros

“La clave está en tener claro qué es lo que uno quiere hacer”

MIKEL LUZEA
Peluquero y estilista

luchar por conseguir ese estatus. Tenemos que hacernos visibles”.

Así, para enero de 2019 cuenta con un nuevo proyecto, los International Hairdressing Awards, con los que Madrid se convertirá en la capital mundial de la peluquería: “Llevábamos cinco años tras ello y por fin hemos conseguido la financiación que necesitábamos. Estos premios, en los que competirán los mejores de cada país, serán el preámbulo de la Fashion Week, la oportunidad para alcanzar el impulso que necesitamos”, asevera el peluquero.

IDEAS CLARAS Su truco para triunfar ha sido la constancia y el esfuerzo en el trabajo, y la confianza en uno mismo: “La clave está en tener claro qué es lo que uno quiere hacer”. En su empeño por ser reconocido, la publicidad y la comunicación también han sido esenciales. En cuanto a su futuro, Mikel seguirá compaginando sus negocios en Pamplona con la dirección de los premios nacionales e internacionales: “Las peluquerías son lo que me mantienen en la realidad, con los pies en la tierra. Lo demás es la motivación para seguir”, concluye. ●

UNA NUEVA MOVILIDAD

- Líneas “rápidas” de bus y aparcamientos disuasorios, prioridades de un plan a 8 años
- El PMUS plantea reordenar en manzanas con tráfico restringido los 18 municipios

✎ **Marivi Salvo**
✎ **Itxaso Mitxitorena**

PAMPLONA – Una novedosa red del transporte urbano con líneas troncales de gran capacidad; la reordenación del territorio a través de células o manzanas urbanas en cuyo interior se restrinja el tráfico y con una velocidad límite de 20/30 km/h; una red metropolitana de itinerarios peatonales segura y otra de itinerarios ciclistas que conecte las distintas localidades; el impulso a aparcamientos disuasorios y a sistemas alternativos de propulsión más sostenibles, como, por ejemplo, el vehículo eléctrico. Son algunas de las 19 estrategias de 7 ámbitos diferentes de cambio que se plantean a futuro. “con visión 2030”, según explicó el presidente de la MCP, Aritz Ayesa, para la Comarca de Pamplona, la red metropolitana donde a diario se producen casi un millón de desplazamientos, de los que el vehículo privado representa ya el 42%, frente al 45% de los desplazamientos no motorizados (peatones y ciclistas) y apenas el 13% del transporte público.

Así, con el objetivo de “revertir” este reparto de la movilidad en la Comarca de Pamplona, impulsando el transporte público (para llegar al 20% de uso) y los desplazamientos más sostenibles (hasta llegar al 50%) y reduciendo el uso del vehículo privado hasta el 30%, la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona presentó ayer el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Comarca de Pamplona (PMUSCP), un plan estratégico que involucra a la MCP, el Gobierno de Navarra y los 18 ayuntamientos del Transporte Urbano Comarcal, y con un desarrollo que va para largo ya que se calcula que su implantación durará 8 años y no será hasta, al menos, bien entrado 2019 cuando algunas de las medidas podrían comenzar a ponerse en marcha, dado que antes, desde este mes de noviembre y hasta junio de 2018, se abre un proceso participativo con al menos 35 reuniones territoriales (en los distintos ayuntamientos integrados y los barrios de Pamplona), además de acciones de calle y una plataforma participativa ciudadana (desde ayer ya está operativa la página web

www.participatepmus.es). El PMUSCP, ahora en fase de borrador 0, a expensas de las aportaciones consensuadas en el citado proceso participativo y que aún tendrá que ser aprobado después en 2019 por todas las administraciones implicadas, fue presentado ayer en rueda de prensa por el presidente de la MCP, Aritz Ayesa; el director del área de Transporte Urbano de la MCP, Jesús Velasco, y Andoni Iso, coordinador del proyecto participativo del PMUSCP.

“QUÉ COMARCA QUEREMOS” Aritz Ayesa destacó que este plan quiere definir “cómo

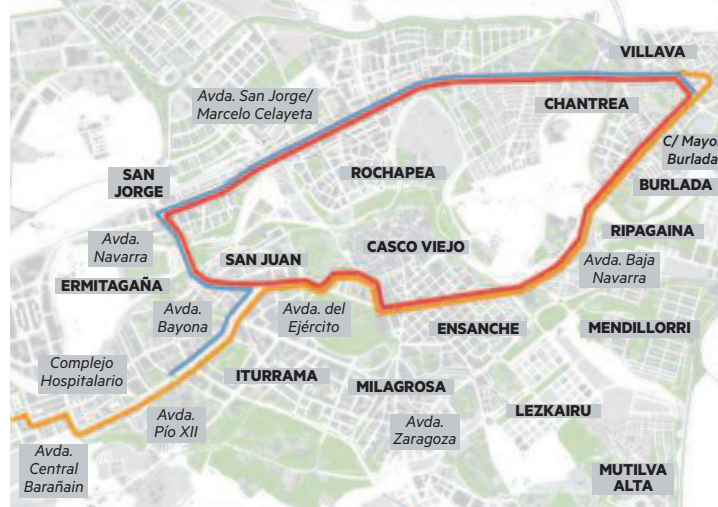
queremos que sea la Comarca de Pamplona a futuro”, revertiendo la apuesta que se está haciendo por el uso del coche privado, e impulsando medidas de movilidad que tengan en cuenta el medio ambiente y la calidad de vida de sus ciudadanos. El presidente de la MCP quiso dejar claro que se trata de una apuesta de futuro, con visión 2030: “Podríamos haber corrido mucho, pero hemos apostado por una visión a largo plazo”, y “por eso hacemos un proceso tan trabajoso” y con una gran “reflexión” detrás, ya que la previsión es que su implantación dure “más de una legislatura”.

En este sentido, respecto a si un cambio político podría poner en peligro su desarrollo, el director de transporte de la MCP, Jesús Velasco, indicó que “en todo el proceso hay que ver las prioridades” de las medidas a implantar, y habría que buscar, además, fuentes de financiación (por ejemplo, subvenciones de la UE). Según avanzó Velasco, y así se recoge en las estimaciones de coste, las puesta en marcha de las 19 estrategias del PMUSCP podrían tener un coste estimado de más de 200 millones de euros, de los cuales 50 millones costaría solo la puesta en marcha de la nue-

va red de transporte público.

8 AÑOS, PRIORITARIO EL TUC El Plan de Movilidad Urbana Sostenible contempla un cronograma de 8 años, en dos cuatrienios. En el primer año, la dotación económica que se plantea (son costes estimativos realizados por la MCP) es de 51,9 millones de euros, ya que contempla como actuación prioritaria en su primer año la puesta en marcha de la Red de Altas Prestaciones del TUC (se destinan ya en el primer ejercicio 35 millones de euros) y la red de aparcamientos disuasorios, con una inversión para el primer año de 10,8 millones de euros. ●

La reordenación de la red de Transporte Urbano Comarcal



■ Eje troncal Este-Oeste (norte) ■ Eje troncal circular ■ Eje troncal Este-Oeste (sur)

GASTO ESTIMADO...

200

MILLONES EN 8 AÑOS. Las medidas recogidas en el diagnóstico del PMUS están valoradas en unos 200 millones de euros para los 8 años. Solo en la Red de Altas Prestaciones del TUC se destinan 50 millones. ● **19 estrategias.** Incluye el PMUSCP, cuyo borrador se aprobó por la MCP el pasado 25 de octubre.

OPINIÓN

ARITZ AYESA “ES UNA APUESTA A LARGO PLAZO, VISIÓN 2030” El presidente de la MCP valoró que el PMUSCP responde a una reflexión global de la movilidad.

7 ÁMBITOS DE ACTUACIÓN PARA UNA ESTRATEGIA SOSTENIBLE

URBANISMO

MANZANAS CON TRÁFICO RESTRINGIDO Y VELOCIDAD 20-30 KM/H

Una nueva ciudad metropolitana, que se articula a través de grandes manzanas o células urbanas. El tráfico mayor es perimetral, mientras que por el interior (con límite 20-30 km/h) circulan sin restricciones residentes, emergencias..., y con restricciones carga y descarga. En Vitoria, hay una manzana piloto.

PEATÓN

RED METROPOLITANA DE RECORRIDOS PEATONALES

Persigue conectar todas las localidades del ámbito del PMUSCP, a través de itinerarios seguros que resuelvan la “discontinuidad” entre núcleos urbanos. Incluiría elementos de seguridad que protegieran a estos de los vehículos, además de iluminación, ensanchamiento de aceras. Su coste, unos 40 millones.

BICICLETAS

POTENCIAR LA BICI CON UNA RED CÓMODA, PERO SOBRE TODO, SEGURA

Responde a la “necesaria” extensión del uso de la bici para distancias medidas, lo que requiere una red cómoda y, sobre todo, segura. Incluye un desarrollo de varios ejes ciclistas, entre ellos uno de los prioritarios el de avda. Aróstegui-Pío XII-avda. Ejército-Baja Navarra. Además, aparcabici y un plan director.

TRANSP. PÚBLICO

TRES EJES TRONCALES, BUSES RÁPIDOS Y DE GRAN CAPACIDAD

En 2013, la MCP ya dio a conocer su proyecto de Red de Altas Prestaciones del Transporte Urbano. Con un coste estimado de 50 millones de euros, estaría basado en el desarrollo de tres grandes ejes troncales, con buses de muy alta frecuencia y una red de gran capacidad. También mejorar paradas y tarifas.