

El territorio histórico muestra su potencial

"Bilbao ha recuperado la ciudad para el peatón"

Mikel Murga e Ibon Areso, experto y asesor en materia de circulación y concejal de Bilbao de circulación y transportes

Aitziber Atxutegi - Sábado, 15 de Enero de 2011. DEIA



Mikel Murga, experto y asesor en materia de tráfico y transportes, charla con Ibon Areso, concejal bilbaino de Circulación y Transportes. (Jose Mari Martínez)

Bilbao. Mikel Murga es ingeniero, asesor y uno de los grandes expertos internacionales en tráfico y transporte. Ibon Areso es concejal del Ayuntamiento de Bilbao de Circulación y Transportes. Dos interlocutores de lujo para analizar la problemática del tráfico y la movilidad en la capital vizcaina y cómo se ha atajado, sus retos, sus logros... ¿Problema solucionado? Quizá no tanto. "No hay recetas mágicas. El transporte es como un enfermo crónico al que tenemos que cuidar y tener lo más cómodo posible", defiende Murga, quien huye de convertir el tráfico en la piedra angular del debate. "Es algo accesorio en nuestra vida, no lo esencial. Lo más importante es que las personas tengan calidad de vida", defiende. Pero una batalla que Bilbao sí ha ganado, generando nuevos espacios públicos para los

ciudadanos; es uno de los logros más destacados de su proceso de transformación. "Bilbao ha logrado recuperar la ciudad para el peatón; la calle sigue siendo un punto de encuentro, un valor que tenemos como sociedad", coinciden ambos.

Parece la pregunta del millón. ¿Tienen solución los atascos?

Mikel Murga: Nos han educado pensando que el tráfico es un problema al que somos capaces de dar solución y lo que tenemos que hacer es encontrarla. Nuestro trabajo no es educar a la gente, porque en el fondo todos somos gatos; y es muy difícil ser pastor de gatos, porque somos impredecibles e individualistas. Las políticas energéticas tienen éxito a nivel de empresa, porque hay un responsable; en el caso del transporte existe lo que se llama la *tiranía de las mil decisiones individuales*. Un autor escribió un libro llamado *Atrapado en el atasco*, diez años después, sacó un *Todavía atrapado en el atasco*. Él decía que hay muchas formas de gestionar el tráfico, pero acababa recomendando buscar un coche cómodo, una compañía agradable, poner fax y una cafetera en el coche, y disfrutar los atascos. Las medidas para mejorar el tráfico son como las artes marciales; más que un golpe definitivo, hay que dar golpes más sutiles.

¿Por ejemplo?

Ibon Areso: Existen múltiples herramientas: qué calles dedicamos al tráfico y cuáles hacemos peatonales, cambiar las frecuencias de los semáforos para agilizar los cruces, poner más o menos aparcamientos...

¿Es el coche el enemigo a batir?

Ibon Areso: No. El coche tiene que tener su sitio en la ciudad. El problema es que la demanda es insaciable y, si le dejas, lo invade todo.

M.M.: Las calles con un alto nivel de tráfico son totalmente hostiles; han expulsado a los peatones, que son el alma de la ciudad. Cuando se popularizaron los coches, aceptamos que el tráfico fuera invadiendo todo; era el progreso. La bienvenida que se dio al coche es la bienvenida que se da a cualquier amigo en casa, cariñosa hasta que descubres que pone los pies encima del mantel. Entonces es cuando hay que tomar medidas restrictivas.

I.A.: No solo es cuestión de combatir el coche, sino de dar respuesta a cómo se mueven los ciudadanos: dos tercios de los desplazamientos en Bilbao son a pie, y apenas uno de cada diez, en coche. Al margen de apostar por políticas de calidad de vida, de peatonalización, de amabilización de la ciudad, si quiero afrontar los problemas del transporte tengo que dar solución al peatón, que es el modo de moverse más utilizado.

M.M.: Bilbao ha logrado recuperar las calles para el peatón; se nos olvida pronto lo que hemos cambiado. Y no nos damos cuenta de lo importante, lo maravilloso que es; en Estados Unidos, donde vivo la mitad del año, existe una segregación social terrible. La gente que puede adquirir una casa de un precio vive en el mismo barrio, va conduciendo a trabajar, donde hay fotocopias de sí mismos, porque van en coche a comprar en los mismos sitios... Aquí existe una sociedad horizontal: en la Gran Vía pasean tanto el arquitecto como el fontanero, y eso se gana devolviendo al peatón la calle. Peatonalizar no es una lucha contra el coche, sino por mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, por mejorar los espacios públicos. Y en una sociedad cada vez más privatizada -hemos pasado de ir al cine a alquilar películas y de ahí a descargarlas-, hay que volver a hacer atractivas las calles. Entonces, que los ciudadanos disfruten de ellas vendrá rodado.

Más atractivas... y más seguras.

M.M.: Un peatón atropellado a 30 km/h. tiene un 90% de posibilidades de sobrevivir; a 60 km/h., se reduce a un 5%. Incluso a 45, las secuelas pueden ser irreversibles. La tranquilización del tráfico es esencial, porque la desigualdad es abismal. En ciudad podemos subir el coche hasta 50 km/h., pero si hay semáforos, la velocidad media rara vez pasa de 20. Las restricciones a 30 km/h. pueden parecer disparatadas pero responden a ese criterio de, por lo menos, no hacer daño.

I.A.: Bilbao adoptó un objetivo concreto: reducir un 50% los accidentes para 2013. Un dato: los contadores en los semáforos no sólo reducen los atropellos porque el peatón sabe qué tiempo le queda para pasar, sino porque, al saber cuánto falta para que se ponga en verde, tiende a esperar.

Lo que de verdad está complicado en Bilbao es aparcar...

I.A.: La mejora de la calidad de vida pasa por peatonalizar, y peatonalizar no es quitar tráfico, sino plazas de aparcamiento. Cuando la gente pide más parkings públicos no lo hace para aparcar su coche; lo hace pensando que lo haga su vecino y así tendrá menos competidores para dejar gratis en la calle su coche.

M.M.: Si se hacen aparcamientos para todos, todo el mundo usaría el coche. Un ejemplo; el Corte Inglés reserva sus plazas de aparcamiento para los clientes y sus empleados van a trabajar en transporte público. EITB tiene plazas para los trabajadores y prácticamente todos van en coche. Incluso la mitad de los que viven en Bilbao utiliza el vehículo privado.

I.A.: Nadie dice al Ayuntamiento *deme un coche*. Pero sí *deme una plaza de aparcamiento*. Yo me compro un coche, pero que sea otro el que me pague el sitio para aparcar...

M.M.: Ese debate llegará; se empezará a hablar de quién compra o no garaje al mismo tiempo que un coche. Es como si alguien se comprara una pareja de bueyes y luego le preguntara al alcalde dónde la guarda.

¿Y las plazas de OTA?

M.M.: El sistema OTA no pretende ofrecer aparcamiento gratis, sino fomentar el comercio local. Por eso se puede limitar al tiempo que, teóricamente, tardas en hacer una compra. El comerciante que es también vecino y ocupa esa plaza se tendría que plantear lo siguiente: si está 8 horas en ese sitio, son 8 posibles clientes que ha perdido porque no han encontrado sitio para aparcar.

I.A.: Las personas que creen que es un sistema recaudatorio, se equivocan. Entre toda la infraestructura y el personal que se necesita para vigilar las zonas, la OTA empata; el Ayuntamiento no gana un duro.

Han citado otro elemento importante: el transporte público.

I.A.: Es una inversión muy fuerte del Ayuntamiento. Dejando a un lado la compra de autobuses y de marquesinas, Bilbobus tiene un coste de explotación de 35 millones de euros al año. Y de ahí, vía billete, solo se recauda un tercio.

M.M.: Si la gente puede ir andando o en transporte público, el uso del coche disminuye. Incluso su compra; el número de coches por familia en Bilbao es menor que en el entorno. Y no es por poder adquisitivo. No tener coche ahorra mucho dinero al año que se quedaría, por ejemplo, en la economía local.