

Salvador Miralles, director general de Mobilitat i Educació Ambiental, relaciona la llista de mesures positives necessàries per, en les seves pròpies paraules, "calmar el trànsit". Derivar les grans inversions cap al transport públic, crear grans aparcaments dissuasius a les entrades de Palma que permetin a la gent deixar el vehicle i accedir a la ciutat en tren, autobús o bicicleta, habilitar una xarxa contínua de carrils-bici a la capital, aplicar el pla de vials no motoritzats a tota l'illa...; bé, com s'ha dit, aquestes són les mesures positives. Però Salvador, "Voro", Miralles, no té por de les paraules i també es refereix a les mesures negatives, aquelles que tots sabem que, més prest o més tard, poden arribar. La més factible: limitar dràsticament la velocitat de circulació, tant a la ciutat com a les carreteres. I la més temible: limitar les matriculacions dels cotxes. Sí, Els Verds s'atreveixen a llançar, a aquestes illes amb el grau de motorització possiblement més alt del món, la proposta més directa contra el cotxe: per què no un numerus clausus en les matriculacions?, per què no copiar l'exemple aplicat a les places hoteleres, la relació un cotxe d'alta igual a un cotxe de baixa?

"Volem pacificar el trànsit"

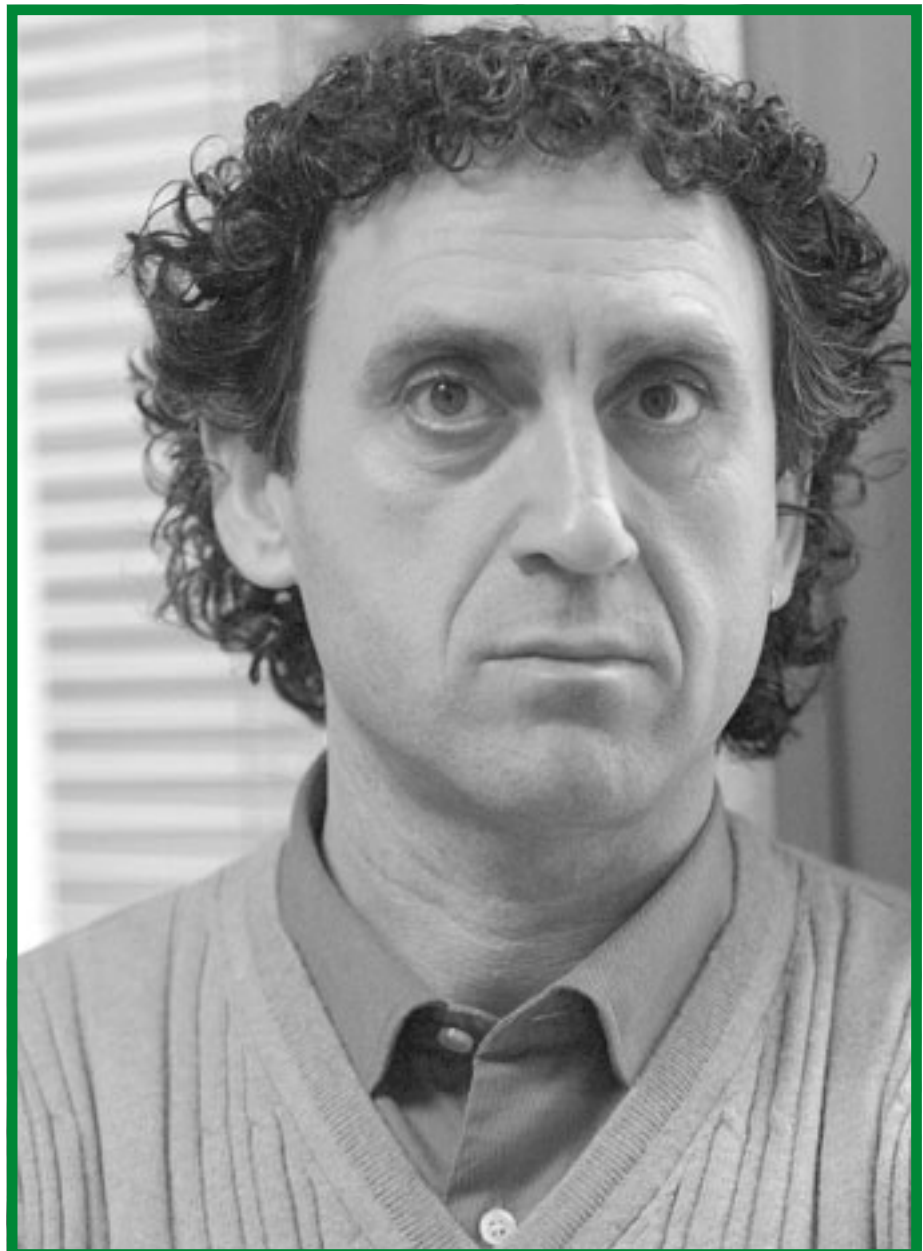
Constanza Forteza

-El conflicte viscut a l'aeroport, el caos experimentat en tres dies amb masses de turistes embussades, ens pot servir d'exemple indesitjable d'allò que ens pot succeir en altres apartats, d'imatge d'emergència, del que ens pot passar en temes com l'aigua, l'energia o a l'àmbit de la mateixa mobilitat general?

-Bé, el conflicte de l'aeroport s'allunya de les competències pròpies d'aquesta direcció general, encara que ara ja en podem fer l'anàlisi tranquil·lament. En definitiva, el conflicte obeeix al fet que som una destinació massiva, amb una estacionalitat brutal, que, desgraciadament, cada vegada s'estén més, circumstàncies coincidents amb un problema puntual del transport. Els sindicats, amb les seves raons, muntaren la seva història, però les conseqüències foren brutals, tan brutals com la mateixa punta de gent, de persones i autobusos que són necessaris per atendre'ls.

-Si haguéssim comptat amb una xarxa de transport públic millor, el col·lapse hagués estat menor?

-La majoria dels turistes vénen en paquets, de manera que no té una relació directa. Però, clar, si comptàssim amb una xarxa de transport públic accessible des de la major part dels nuclis turístics i dels pobles de les Illes és evident que s'hagués pogut pal·liar. Ara mateix, una de les discussions més intenses de les que mantenim es refereix a la creació d'un consorci per al transport públic, tal i com funciona a ciutats com Madrid o Barcelona; un consorci que agafi totes les línies de transport, les públiques i les que funcionen per concessions, amb una autoritat única



que permeti unificar i coordinar, que tengués en compte la intermodalitat, les connexions entre les línies de tren i les d'autobusos. Les deficiències que tenim en matèria de transport públic són tan brutals que cau pel seu propi pes la necessitat de crear un consorci de transport públic a cada illa. I d'aquesta manera veure quines línies són rendibles i, paral·lelament, intentar compensar les que són deficitàries.

-Una espècie de fons de compensació aplicat al transport?

-Sí, efectivament, per poder mantenir les línies que no són rendibles però que són necessàries. El tema de la intermodalitat, la facilitat de connexió entre diversos tipus de transport, és, ara per ara, un tema clau. El primer que

"La motorització de les Balears duplica la mitjana espanyola i supera àmpliament la d'un país com Alemanya. On volem anar?, volem augmentar això?"

es necessita, tal com s'ha fet a Inca, és construir estacions que permetin que el particular tenguí un pàrking per deixar el cotxe o la bicicleta i, en el mateix punt, agafar l'autobús o el tren. O venir a aquest punt en autobús i agafar el tren o a la inversa. Un lloc on fer intercanvis. Una estació intermodal com la de Madrid pot moure cada dia prop de dos milions de persones, persones que tenen accessos als trens de rodalies, als trens o autobusos de

llarga distància, al metro. Des d'aquest punt poden arribar on sigui, i es pot intentar retallar al màxim l'ús del cotxe. La planificació que fem preveu que aquests tipus d'espais es facin a totes les noves línies ferroviàries projectades, la d'Inca a Manacor o la de sa Pobla al port d'Alcúdia. En el cas de Palma, l'estació d'autobusos és, en part, una estació intermodal, però l'exemple clar és l'estació d'Inca, una estació devora el tren que permet deixar el cotxe i la bicicleta.

-Parla de bicicletes, però fins fa poc el tren no deixava que els usuaris les pujassin al vagó.

-Sí, sí que les deixen entrar. Ara ja hi ha un vagó que, en cada viatge, compta amb quatre perxes per a bicicletes. Fins ara era en vigor la normativa de RENFE que només permetia entrar les bicicletes els cap de setmana i en les plataformes d'entrada del tren, però ara és a punt una nova normativa i, a més, totes les línies que es facin noves comptaran amb un vagó amb aquesta possibilitat. Per exemple, la línia de Palma a sa Pobla ja la té. Lògicament, si el tren està completament ocupat, les bicicletes s'instal·laran a la plataforma.

-Aquest és ja un objectiu aconseguit des d'aquesta direcció general?

-Va ser una proposta que férem des d'aquí al Consell d'Administració dels SFM i que es va incorporar. Fins i tot hi haurà la possibilitat que tot un grup d'excursionistes, d'escolars, el que sigui, pugui entrar les bicicletes en un vagó on els seients es podran llevar per deixar l'espai necessari, encara que en aquest cas s'haurà de reservar prèviament.

-Totes les actuacions d'aquesta direcció general parteixen de la convicció que crear més infraestructures per al vehicle privat, per als cotxes, contribuirà a un augment del parc automobilístic i, a la fi, a l'augment de l'embús diari que ja vivim. El cas és saber si les alternatives són suficients.

-Aquesta és la comunitat autònoma amb el grau de motorització més alt d'Espanya. A Mallorca tenim 821 vehicles per cada 1.000 habitants, a Menorca 924 i a les Pitiüses... 1.023 vehicles per 1.000 habitants! Són xifres increïbles, que no semblen reals. La mitjana de les Balears és de 854 vehicles, entre cotxes, furgonetes, camions i



mos. Després de nosaltres, a Europa, ve Alemanya, un país amb una tradició de motorització molt alta, que en té 650. I Espanya en té 450. És a dir, doblam la mitjana espanyola i som per damunt d'un país com Alemanya. On volem anar?, volem augmentar això?

-Pot citar algun exemple regional semblant al nostre?

-Que jo conegui no. Fins i tot, encara que em manquen dades, pens que potser aquests són els índexs més alts del món. Però és que aquí no acaba tot. A les xifres esmentades encara hem de sumar els 150.000 vehicles que, en temporada alta, ens entren per via marítima, dels turistes que vénen en vaixells i els 50.000 o 60.000 vehicles declarats de les flotes dels cotxes de lloguer. Aquesta és l'allau de cotxes que tenim durant l'estiu, aquesta és la nostra situació. Però és que, al marge de les nostres circumstàncies, la Unió Europea ja fa temps que llança normatives i propostes per tractar el tema del transport des d'una altra perspectiva, la de la mobilitat sostenible, la de la intermodalitat, la que fomenta la creació de serveis de proximitat. A Postdam, el 1999, el Consell de Ministres de la UE, responsable dels temes d'estratègia territorial, ja acordà que l'augment del trànsit no es pot resoldre amb l'augment de carreteres, aquest document ja diu clarament que voler resoldre el problema del transport amb més infraestructures per al vehicle privat és una política inadequada. Si es creen més infraestructures, automàticament, es crea més demanda de mobilitat, es contribueix a augmentar el nombre de cotxes i, finalment, a generar més col·lapse. Les Balears no poden, de cap de les maneres, assolir un creixement anual de motorització d'un 5%, que és el que tenim ara. I l'única solució és fer grans transferències d'inversió del transport privat cap al transport públic. I aquesta és la filosofia del nou Pla director del transport, un document clau, que engloba totes aquestes perspectives i el projecte de transferir molta de gent cap al transport públic, tant gent que prové de les zones turístiques com gent que ve de trajectes curts que pot emprar vehicles no motoritzats. Pensi que, en moltes grans ciutats d'Europa, un 25% o un 30% dels viatges de la gent es fa en bicicleta. I nosaltres estam en la mateixa línia, la de pensar que en trajectes inferiors a vuit quilòmetres una persona pot anar tranquil·lament en bicicleta.

-Però la clau de qualsevol mesura per incentivar la bicicleta com a mitjà de transport no és Palma? Com es pot arbitrar aquest desenvolupament sense el consens de Palma?

-Nosaltres hem fet, estudiat i donat a conèixer, les estratègies de pacificació del trànsit a Palma. Així, la creació de grans aparcaments dissuasius a les entrades de la ciutat, pàrkings fora del nucli, no dins la ciutat. Aparcaments gratuïts, vigilats i amb interconnexió fàcil amb el transport públic. I, evidentment, la mesura òptima seria que, des d'aquests punts, partissin una sèrie de carrils per a bicicletes per accedir al centre.

-I quin grau d'enteniment hi ha amb l'Ajuntament de Palma en tots aquests punts?

-Mínim. Mínim, mínim. Nosaltres sabíem que l'ajuntament feia la planificació de canvi del transport públic i, de fet, han fet l'esforç de canviar els autobusos, de posar bé la flota... i de reconvertir per a vianants zones del centre, una política aquesta darrera molt bona, molt valenta. Doncs

bé, jo em vaig reunir amb els responsables de transport municipal, una àrea que, per cert, ara ja no es diu així, li han canviat el nom i l'han batejada amb el nom d'"àrea de mobilitat", canvi que jo interpret com un reconeixement a aquesta direcció general. I això és molt curiós, perquè Matas, abans de ser ministre, va començar a fer befa sobre aquesta direcció general. Què és això de mobilitat? deia. Això quan la seva ministra de transports europea, Loyola de Palacio, parlava de mobilitat i de mobilitat sostenible a reunions a les quals jo també vaig anar. Bé, rectificar és de savis. Però, per tornar al tema, jo anava a les reunions amb l'Ajuntament de Palma i els deia que tenen tot el nostre suport en la política perquè el centre sigui per a vianants. I, a la vegada, els deia que el que no puc entendre és que no facin res, però absolutament res, a l'hora d'incorporar carrils-bici a la ciutat.

-El cas és que anar en bicicleta per Palma equival...

-A un suïcidi. Tal com està ara equival a un suïcidi. Això era el que jo els explicava. Que hi ha altres ciutats, que no tenen per què ser europees, sinó espanyoles, que tenen quilòmetres i quilòmetres de carril-bici. Vitòria, per exemple. O València, ciutat que no crec que sigui sospitosa d'altre color polític. Però no hi entren, és una vergonya. Amb la quantitat de turistes europeus que tenim, completament acostumats a circular en bicicleta. Ara, clar, en les actuals circumstàncies, jo som el primer que no aconsell anar en bicicleta, no es pot fer mentre no hi hagi infraestructures segures i aparcaments. I això significa obres, vol dir unir el centre amb la perifèria i no fer passeigs cosmètics com el del Passeig Marítim. La clau per circular en bicicleta és la seguretat i la continuïtat. A mi un passeig per anar en bicicleta no em serveix de res, em serveix un carril amb continuïtat des del centre cap als polígons industrials, cap als centres comercials, cap als centres educatius. Una xarxa articulada. Per exemple, nosaltres tenim ara el projecte, que hem de parlar amb la Conselleria d'Educació, de crear aparcaments per a bicicletes als centres escolars per tal de contribuir a evitar aquest gran col·lapse que patim a les hores d'entrada i sortida dels col·legis. Però, clar, no deixa de ser una actuació parcial, perquè com van els nins des de ca seva cap a l'escola? I el cas és que no s'ha d'inventar res, tot està dissenyat, totes les estratègies que es diuen de "pacificació del trànsit" estan provades i experimentades. Quan nosaltres feren unes jornades tècniques de mobilitat i accessibilitat del transport, convidàrem l'Ajuntament de Palma i, de fet, vengueren i pogueren veure el que es fa a Europa quant a aquests temes, com es dona prioritat al transport públic, als vianants i al transport no motoritzat. És que coses com les Avingudes, on el vianant ha d'esperar enmig, perquè els semàfors dels dos sentits estan coordinats per donar prioritat als cotxes, són una aberració. Són els cotxes els que han d'esperar. I com es fa això? Doncs es creen unes voreres, lleugerament bombades, de manera que el cotxe té la sensació d'envair un espai per a vianants i no, com passa ara, que el vianant es troba enmig d'una calçada de cotxes. Parl de vianants i de

"Un sistema articulat i continu de carrils-bici a la ciutat és capaç d'absorbir el 25% dels viatges diaris. Es tracta d'una qüestió molt seriosa. Però les bicicletes semblen el diable per a l'Ajuntament de Palma. Manca voluntat política".

transport públic, ja no dic res de bicicletes, perquè les bicicletes semblen ser el diable per a l'Ajuntament de Palma. Això sí, el dia de Sant Sebastià treuen 13.000 bicicletes al carrer. I on són la resta de l'any? El cas és que parlem de coses molt serioses, d'un sistema de transport capaç d'absorbir el 25% dels viatges diaris. Però falta voluntat política.

-Bicicletes, pàrkings en la perifèria, transport públic. Tota una relació de mesures positives que encara hem de veure. Però la realitat no ens du a haver de pensar en mesures negatives?, a pensar en un escenari on s'hauran de limitar els cotxes, el trànsit i la mobilitat?

-Bé, una de les qüestions que tractam, que parlem amb la Conselleria d'Obres Públiques, és el tema de la limitació de la velocitat. La idea que es contempla és de rebaixar el màxim a 100 quilòmetres a les autopistes, 80 km a les carreteres secundàries i convertir els cascals urbans en zones on, com a màxim, es pugui circular a 40 km o a 30 km; fins i tot, en algunes zones més fràgils, a 15 km/h. Reduir la velocitat ja és, per se, un element dissuasiu, reducció reforçada amb més presència de radars fixos i mòbils.

-Aquesta és la raó de fons del projecte de la carretera de Manacor, amb el tall de la velocitat que significa una multiplicació de rotondes?

-Jo estic totalment d'acord amb el projecte que ha presentat Obres Públiques. Aquí la gent té la mentalitat d'agafar el vehicle i, au, via lliure, quan això ja no pot ser. La cultura del transport passa per utilitzar, sempre que puguis, el

transport públic o vehicles no motoritzats i, si no pot ser, el vehicle privat. I amb les distàncies que hi ha aquí, a les Illes, no es pot pensar de circular amb tota la potència que permeten els motors

dels vehicles. Per tant, les rotondes són un gran element de moderació del trànsit. No podem fer autopistes, perquè les autopistes generen una gran demanda de gent que vol anar aviat, al marge de ser un tall radical i agressiu sobre el territori, sense cap tipus de permeabilitat. Les rotondes permeten la permeabilitat dels accessos i moderar –no retardar com diuen molts– el trànsit. I no creen, ni molt menys, més contaminació, perquè la mínima generació de contaminació es produeix quan se circula a 80 km/h i la màxima quan va a més de 110 km o 115 km. Es tracta d'evitar la sinistralitat, de calmar el trànsit.

-També s'haurà de calmar molts d'usuaris d'aquesta carretera, bastant crispats davant la solució que es vol donar a una via que ja és molt conflictiva.

-És molt difícil d'entendre que la gent, que suporta la lentitud dels accessos a Palma, en canvi no pugui concebre la idea que a les carreteres també tenim problemes de congestió. És que, en part, la qüestió radica que els conductors han de canviar el xip. El nostre objectiu és multiplicar

els esforços, perquè tot això s'arribi a entendre, a través de la difusió del Pla director de transports, a través d'una campanya de seguretat vial que volem llançar i també a través d'un pla pilot de gestió de la demanda que volem engegar en una sèrie de punts, com per exemple a Son Dureta, a alguna gran empresa ubicada als polígons i a la universitat. Volem implicar els sindicats i la gent perquè vegi com amb una bona planificació, a través del transport públic, la bicicleta o compartint els viatges dels cotxes, es pot millorar el trànsit. Si en el cas de la universitat arribam a un acord, ho farem, tal i com s'ha fet a altres universitats, i es veuran els resultats. Però és cert que tot això és lent, entre d'altres raons perquè aquí mai no s'havia fet res en aquest tema. Qüestions que a altres llocs són molt conegudes, aquí has de començar per explicar-les des de zero. Abans, només hi ha hagut preocupació per fer més infraestructures, més autopistes, que, al cap de tres anys, ja estan col·lapsades. I encara ara et surten els representants del PP i et diuen que, quan tornin, faran més autopistes.

-També demana més autopistes el cap de la Direcció de Trànsit, amb l'argument que redueixen els accidents i la mortalitat.

-Corominas és un portaveu del Ministeri de Foment i de Madrid i ja coneixem quina política fan des de Madrid. Quin problema hi hauria a fer les inversions previstes per a carreteres en funció del model que ha triat el govern legítim de les Illes Balears? Per què es rebutja fer aquestes inversions amb un altre model, més sostenible, de foment del transport públic, dirigit a calmar el trànsit? L'única resposta és perquè es fa una política de partit. Cada vegada que surt Corominas i diu tal, tal, tal..., el que hauria de fer és callar i ser respectuós amb la política de transport del Govern de les Illes Balears, que és la institució que té dret a plantejar-la. D'altra banda, el seu argument no és cert. Autopistes ràpides equival a vies insegures. En el còmput final, l'autopista genera més mobilitat, genera més viatges, més velocitat i, en definitiva, més accidents. I, a partir de 130 km/h, la velocitat mata. Al marge que defensar les autopistes significa ignorar el que es fa a altres països, per exemple a Gran Bretanya, on s'ha cancel·lat el pla d'autopistes i s'ha substituït per una estratègia de moderació, de pacificació del trànsit, de sinistralitat zero. Com és que un país tan avançat com el Regne Unit anul·la el seu pla d'autopistes i pretén potenciar la xarxa de carreteres secundàries?

-Finalment a qui hauran de convèncer és a Maria Antònia Munar.

-Les competències en l'execució de carreteres seran del Consell de Mallorca, però el Pla i l'ordenació del transport és competència del Govern. En qualsevol cas, vull dir que les seves declaracions són una passada, més quan la majoria dels batles afectats pel projecte hi estan, encara que amb matisos, d'acord. Crec que s'hauria d'haver assessorat millor abans de parlar, demanar opinió a tècnics competents abans de fer declaracions tan rotundes. Unes crítiques, tan desaforades, a un projecte que garanteix un clar respecte mediambiental són, al meu parer, completament fora de lloc.

"Les declaracions de Maria Antònia Munar en contra del projecte de carretera a Manacor són completament fora de lloc. Crec que s'hauria d'haver assessorat millor".

Un numerus clausus en la matriculació de cotxes?

-Davant una situació circulatoria que comença a ser insuportable, no han pensat a aplicar mesures radicals que vagin més enllà de la limitació de la velocitat?

-En aquests moments només podem parlar de la nostra intenció política. El cas és que comptam amb estudis més que suficients per saber la clara insostenibilitat dels nivells de creixement actual, per saber que ens hem passat. Som conscients que amb el ritme que duim, un 12% anual de creixement de la construcció, un 9,5% del volum de residus, un 12% de consum energètic, un 5% de turisme, un 7% de consum d'aigua i un 5,5% de motorització, no es pot anar enlloc. Tot això són

"Tenim 680.000 cotxes sobre 800.000 persones. Si aquest parc augmenta a un ritme del 5,5% anual, hi ha d'haver alguna manera de neutralitzar-lo".

sobretot a Obres Públiques i Transport: la possibilitat de justificar una mesura que ens permetés limitar el parc automobilístic de les Illes amb criteris mediambientals, per capacitat de càrrega, per petjada ecològica, per contaminació ambiental i acústica, per sobresaturació d'espais públics, etc. En funció d'una sèrie de variables posar una limitació al nombre de matriculacions de cotxes de les Balears.

-Vol dir que, des d'aquí, exposa aquesta proposta?

-Sí, sí. M'encantaria que es limitàs el nombre de cotxes. Tenim 680.000 cotxes sobre 800.000 persones. Si aquest parc augmenta a un ritme del 5,5% anual hi ha d'haver alguna manera de neutralitzar-lo. Manera radical de fer-ho amb justificacions ambientals? Doncs, limitar les matriculacions, establir un numerus clausus.

-I com es pot articular això legalment?

-Clar, amb el lliure mercat hem topat. Segons les lleis del mercat, nosaltres no podem incidir en l'intercanvi d'oferta i de demanda privada. Ara bé, sí que ho podem fer des del punt de vista mediambiental. Es tracta d'exposar les suficients raons mediambientals que demostrin que es posa en perill el disseny sostenible de les Illes.

-És conscient de l'escàndol que es pot muntar si es proposa aquesta mesura?



"Autopistes ràpides equival a vies insegures. En el còmput final, l'autopista genera més mobilitat, genera més viatges, més velocitat i, en definitiva, més accidents".

barbaritats. I per a nosaltres és fonamental marcar fites. Dir clarament que el primer que s'ha de fer és limitar el creixement turístic i l'urbanístic i, a partir d'aquí, la resta de polítiques sectorials en vénen derivades. La millor política de transports, de residus, d'aigua o d'energia, és la de limitar els creixements turístics i urbanístics. L'estudi de la petjada ecològica ens diu que, per mantenir aquests nivells de creixement, necessitam un 3% o un 4% més de territori i, clar, no podem fer com els Països Baixos i augmentar la superfície sobre la mar. A partir d'aquí, tot sabent que Els Verds no tenim la majoria a aquest govern, vull llançar una proposta molt atrevida,

"No podem incidir en l'intercanvi d'oferta i de demanda privada. Ara bé, sí que es pot plantejar la limitació de les matriculacions des del punt de vista mediambiental".

-És per això que no l'hem feta pública fins ara. Però és que de cada vegada comptam amb més dades que ens demostren que això no pot continuar així, que aquests creixements ens duen al col·lapse, que s'han de prendre mesures. Si aquí, amb una sèrie d'estudis rigorosos, científics, comprovables, seguint les directrius de la UE, resulta que no podem suportar un parc superior als 400.000 cotxes i resulta que en tenim 680.000, llavors la irresponsabilitat seria no prendre mesures. I a partir d'aquí, un cotxe que es dona d'alta, un que s'ha de donar de baixa.