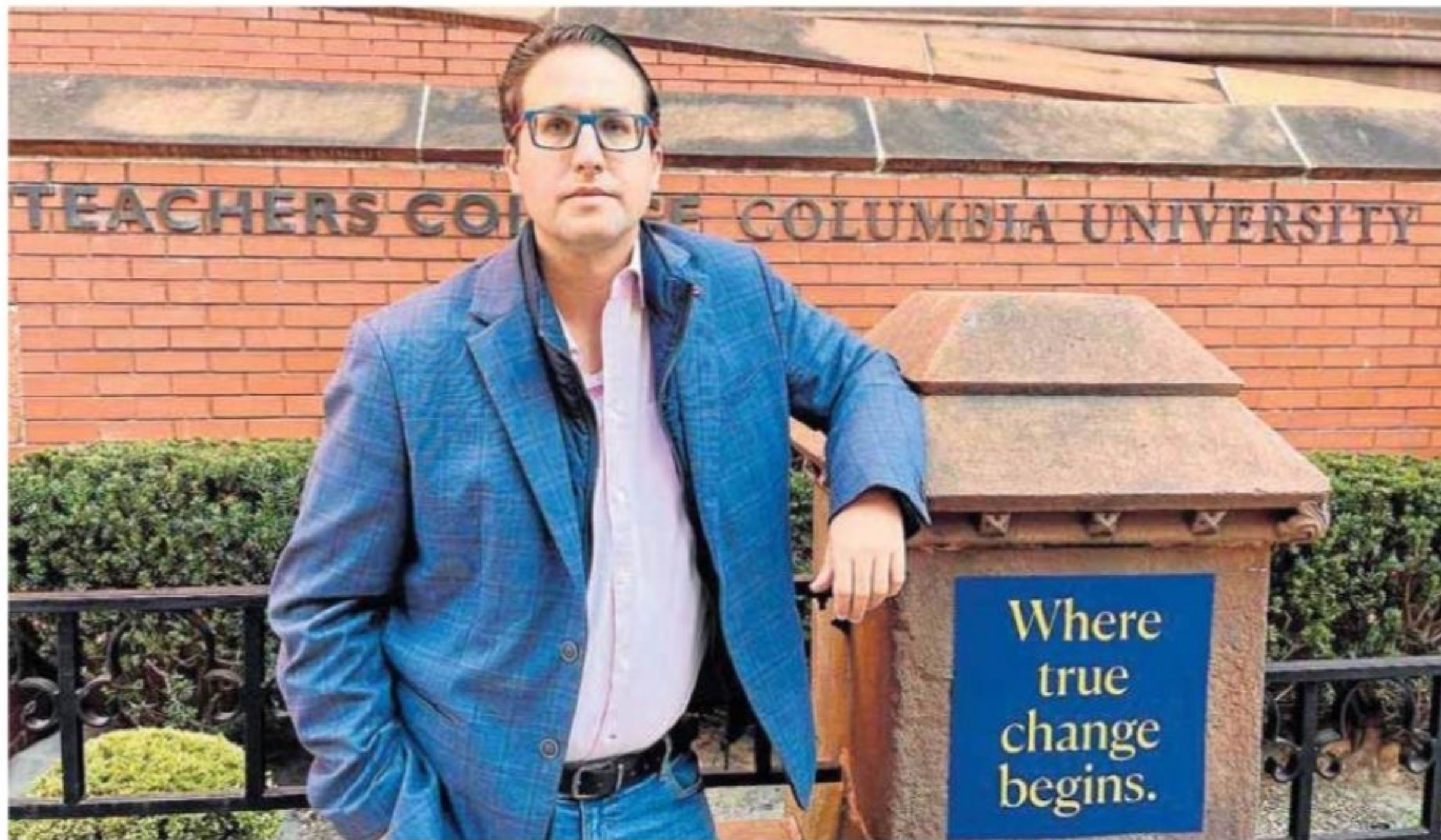


«Necesitamos rigor técnico en relación a la movilidad, no imágenes bonitas de internet»

Salvador García-Ayllón Director del Laboratorio de Movilidad Sostenible del municipio



García-Ayllón se encuentra estos días en Estados Unidos para cumplir con sus compromisos con el MIT y la Universidad de Columbia.

El investigador de la UPCT guiará al Consistorio en un «contexto de cambio» con grandes desafíos como la ampliación del tranvía y el nuevo servicio de buses

PEDRO NAVARRO

MURCIA. Se le podría considerar como el nuevo gurú de la movilidad sostenible del Ayuntamiento de Murcia, siempre que se despoje al término de cualquier componente espiritual. Porque lo suyo no va de impresiones sino de analizar datos. Profesor e investigador de la Escuela de Ingeniería de Caminos y Minas de la Universidad Politécnica de Cartagena (UPCT), Salvador García-Ayllón (Murcia, 1980) es el director del laboratorio creado por el Consistorio para mejorar el desplazamiento de los murcianos por el término municipal. Es la suya una voz autorizada en este campo, la cual suena para esta entrevista desde el prestigioso Instituto de Tecnología de Massachusetts (MIT), con el que colabora.

—¿Se ha encontrado una ciudad con casi todo por hacer en materia de movilidad?

—Estamos en un contexto de cambio y Murcia tiene grandes desa-

fíos, como el nuevo modelo de transporte público, proyectos como el tranvía o solucionar los follones derivados de las obras hechas en los últimos dos años. La creación de un gran nodo intermodal en la estación del Carmen es otro de los ingredientes que marcan ese punto de inflexión. No hay que olvidar que Murcia es una ciudad muy compleja por su modelo humano disperso, que complica la gestión del transporte público, al hacerla deficitaria, y del tráfico en general, con horarios y entradas y salidas coincidentes. Si a eso le añadimos la falta de infraestructuras, con algunas de las circunvalaciones más saturadas de España, tienes un cóctel problemático.

—¿Cómo puede mejorar el nuevo laboratorio de la UPCT la movilidad en una urbe que se ha centrado en las últimas décadas en construir viales?

—Es una herramienta que se basa en una filosofía que puso de moda el MIT, creando salas de experimentos para monitorizar a gran escala el funcionamiento de la ciudad y tomar así decisiones basadas en el conocimiento técnico más que en cuestiones de marketing político o discrecionales, que llegan penalizadas a veces por la presión social más que por un contraste de la propuesta con la realidad, lo que impide que sean efectivas y beneficiosas. Porque, además, la mo-

vilidad se ha convertido hoy en día en un arma arrojadiza, que requiere de rigor y no de eslóganes redondos que lo que hacen es polarizar a la sociedad.

—¿Y qué papel juega la inteligencia artificial en las propuestas para organizar la ciudad?

—Estos laboratorios abordan la enorme cantidad de datos que se generan a escala real, sobre vehículos, personas u otras variables, por ejemplo a través de las nuevas cámaras inteligentes, seleccionando los más representativos y generando con estas herramientas de IA los que no tienes, ya que desde el punto humano no es posible abordarlos de manera razonable. Podemos así conocer los patrones de tráfico y de comportamiento de los distintos actores, viendo cómo pueden interactuar entre ellos, ya sea de manera real, al implementar un cambio, o con simulaciones.

—Usted fue muy crítico con el Plan de Movilidad socialista.

—Es que no se trató de un plan con fundamento, sino de proyectos de obra inconexos que se metieron a sangre y fuego para aprovechar los 40 millones que cayeron de cara a unas elecciones. No había un instrumento de planificación reglado como tal que generase sinergias, ya que seguimos teniendo vigente el PMUS de 2013 y cuya actualización se ha licitado ahora. Un ejemplo de esta falta de previsión son los carri-

les bus de Gran Vía, ya que ningún documento de este tipo los hubiera planteado cuando al poco tiempo se iba a estar firmando un protocolo para ampliar el tranvía. Seguramente los carriles bici estuvieron mejor pensados, pero el Ayuntamiento se olvidó entonces del peatón o del vehículo privado, que tiene que tener también su papel. Tampoco tenía sentido el nodo de Floridablanca, que era algo artificial que no iba a funcionar. Ya se veía en ese momento que todo aquello iba a acabar en un caos circulatorio.

—Pero, ¿le reconoce alguna utilidad a las obras que se acabaron ejecutando?

—Es cierto que algunas cuestiones estaban hechas con las mejores intenciones, pero parten de un planteamiento equivocado, porque en este caso el orden de los factores sí alteraba el producto, al generar una infraestructura infrautilizada que estrangula el tráfico por no haber licitado primero el nuevo sistema de transporte público con más expediciones y líneas y que sí habría generado una transferencia neta desde el vehículo privado.

Frente al término 'cochista'

—Usted habla con cierta sorna del uso del término 'cochista', pero ¿se puede reducir el peso del vehículo privado sin introducir restricciones?

—Cuando se habla de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) o de restricciones, no nos referimos a reducir cuantitativamente el número de coches sino de modificarlo cualitativamente, apostando por eléctricos o híbridos. Por eso ha generado controversias jurídicas en Madrid, único sitio donde se han implantado realmente junto a Barcelona y donde han sido tumbadas en los tribunales, ya que el derecho a la movilidad está muy protegido. Pero es que este discurso es muchas veces más político que técnico. A veces hay medidas más efectivas para reducir del número de coches como el uso de carriles VAO, dada la baja tasa de ocupación del vehículo privado en Murcia. Pero es que se mezclan cosas vinculando la mejora del transporte público con las ZBE para polarizar. Ningún ayuntamiento quiere una ciudad contaminada, pero cortar una calle porque sí puede generar un problema mayor.

—¿Y apostar por la mejora del transporte público y por más parkings disuasorios puede ser suficiente para esa reducción?

—No, claro. No hay medidas mágicas que solucionen las cosas de manera aislada. Ningún ayuntamiento centraría la solución solo en hacer un tranvía como si fuera un maná. Tienes que generar un

EL CARMEN

«La creación del primer gran nodo intermodal marcará un punto de inflexión»

PASO POR LA ADMINISTRACIÓN

«No me tengo que justificar, siempre pensé que a la política debía ir gente formada»

mix adecuado con los repartos modales que te permitan mantener las funcionalidades que necesitas a nivel de actividad económica y de calidad de la ciudad y reducir al máximo, dentro de tu capacidad, la congestión y los gases de efecto invernadero. Hay que mejorar el transporte público, desincentivar el uso del coche por solo una persona, introducir la micro-movilidad –muchos jóvenes no se sacan ya el carné de conducir–, y gestionar el espacio público. Hay que generar mil de ecuaciones que funcionen.

–¿Es entonces el tranvía un proyecto estratégico y es compatible con una buena concesión para los autobuses?

–Lo es. El tranvía es un instrumento bastante adecuado para una ciudad de tamaño medio como Murcia, aunque no se pueden hacer líneas de manera indiscriminada dado su coste económico y que se trata de una infraestructura muy rígida. Necesita tener la demanda muy asegurada para que sea viable. Y hay que tener en cuenta que compite con el autobús, al que le roba el tráfico más rentable y que es, posiblemente, el medio que mejor vertebraba el territorio por su capilaridad. Pero el corredor al Carmen es racional y descongestionará de coches la zona. Pero hay que hacerlo de forma coordinada, ya que va a condicionar la licitación del nuevo modelo de transporte.

–Usted trata de combatir a los que llama 'influencers' de la movilidad. ¿No hay verdades absolutas en este campo?

–Verdades absolutas no hay ninguna, porque es imposible hallar soluciones mágicas que se adapten de manera indiscriminada a cualquier contexto. Yo he criticado los argumentos de los partidos políticos en este campo, porque se generan bandos, cuando lo que hay que desideologizar la movilidad. Pero otro drama es el de aquellos que se dedican a subir a redes sociales 'medidas puestas en marcha en otras ciudades que tu alcalde no quiere aplicar'. Pero es que igual no se pueden adaptar aquí. Necesitamos rigor técnico, no imágenes bonitas.

–Sin embargo, frente a esa despolitización que defiende, a usted se le ha cuestionado por haber sido director con gobiernos autonómicos del PP.

–Eso forma parte de las peleas políticas, de las que ando al margen, pese a que se me intenta estigmatizar. No me tengo que justificar; mi currículum y trayectoria están ahí. Siempre he sentido que a la política tenía que ir gente formada y con una vida profesional y yo ocupé un cargo sin asignación política. Además, trabajo con organizaciones de todos los colores.

Completan la integración de los trámites municipales en la Carpeta Ciudadana estatal

LA VERDAD

MURCIA. El Ayuntamiento de Murcia ha completado la integración de su Carpeta Ciudadana con la de la Administración General del Estado (AGE), una medida que permite a los ciudadanos consultar los expedientes que tengan abiertos en el Consistorio a través de esta plataforma centralizada, que está disponible tanto en su versión web como en aplicación móvil.

La integración brinda acceso a toda la información administrativa desde un único punto, gestionando tanto los expedientes municipales, como los relacionados con otras administraciones públicas de manera rápida y eficiente en un solo portal.

Además, esta integración incluye el sistema de notificaciones electrónicas del Ayuntamiento y el Notifica de la Administración estatal, lo que garantiza que los ciudadanos puedan conocer todas las notificaciones relacionadas con sus trámites pendientes, facilitando el seguimiento y cumplimiento de los mismos.

Jornada abierta para aprender a usar la plataforma web de venta de empresas de Croem

LV

MURCIA. Cualquier persona interesada en la herramienta 'online' de Croem para la compraventa de empresas y el traspaso de negocios podrá conocerla y aprender a utilizarla en una jornada gratuita que se celebrará en Murcia el próximo 11 de noviembre.

La plataforma, llamada NegociaB2B, permite publicar ofertas y demandas de traspasos de negocios, de búsqueda de socios, u ofertar carteras de clientes y activos empresariales. En este portal, Croem actúa como intermediario del proceso y facilita a nivel formativo y operativo la puesta en marcha de los negocios por parte de los nuevos propietarios, dando seguridad a la transacción.

La jornada se desarrollará en la sede del Colegio Oficial de Graduados Sociales a partir de las 12.30 horas. Además, todos aquellos que no puedan seguir la formación de manera presencial, podrán hacerlo 'online' en la web de Croem. Los interesados en asistir podrán inscribirse a través de ese mismo portal.



Patrocina:



Coordinación y comisariado
Francisco José Montes y Hella de San Nicolás

22 de octubre

Mesa redonda con **Rafael Moneo**

18:30 h. Salón de actos
Edificio Moneo

Inauguración doble exposición

20:00 h. Plaza Glorieta
y Sala Corregidores
Ayuntamiento de Murcia

26 de octubre

Talleres infantiles

A partir de las 11:00 h.
Plaza Belluga

Visitas guiadas

A partir de las 11:30 h.
Edificio Moneo



www.eventos.murcia.es

1200
MURCIA



Ayuntamiento
de Murcia