

JORNADAS DE DEBATE

LA ACCESIBILIDAD Y LA MOVILIDAD EN EL ÁREA METROPOLITANA DE SEVILLA

Conclusiones de la jornada 2, de 27/09/12 La Administración de la accesibilidad y la movilidad.

Tertulia sobre nuevas perspectivas de la movilidad metropolitana en época de crisis

Tras la descripción por parte de Dirección General de Movilidad, Universidad de Sevilla y Diputación de sus modelos, prácticas y compromisos en materia de movilidad y accesibilidad, se inicia la tertulia. Excusan su presencia Ayuntamiento de Sevilla, y Secretaría General de Ordenación del territorio.

Se repiten parcialmente valoraciones ya expresadas en la primera sesión: Mal uso de las infraestructuras, no a favor el transporte sino para apoyar el boom inmobiliario; saturación del espacio público; serios problemas de insostenibilidad ambiental, social y territorial; necesidad de girar hacia un paradigma más sistémico, sostenible y ciudadano.

En Andalucía hay un exceso de infraestructuras, que requiere darles integración, coherencia y conectividad; maximizando su aprovechamiento y diversificando su uso. En ese sentido la crisis aparece como una oportunidad de abandonar el diseño de planes basados en las infraestructuras, y que favorecen la cultura del ladrillo como base del crecimiento. Pero hay que contar con la existencia de gran resistencia social a reducir la dependencia del petróleo, haciendo visible la opción de que se puede vivir mejor con menos movilidad.

Desde las instituciones se entiende que la movilidad tiene la función de garantizar el acceso a los bienes, servicios y al encuentro con otros ciudadanos. Se ha de plantear desde criterios de equilibrio e igualdad para todos, más allá de su condición y género. La accesibilidad está asociada a valores, y a calidad de vida; y debe conllevar la menor movilidad posible, combatiendo el modelo de ciudad dispersa y favoreciendo la proximidad. El desarrollo de este modelo lleva a reorientar la forma de actuar de las instituciones, y a profundizar en procesos de sensibilización y participación social que afecten a comportamientos y hábitos de la ciudadanía.

Las instituciones participantes declaran su compromiso con un modelo que tiene como ejes el fomento de la bicicleta, de las posibilidades de ir a pie de un lugar a otro, y el transporte público.

La base de la actuación de las instituciones está en los principios de: coordinación, coherencia y conectividad. Esto requiere de una normalización de la reflexión conjunta intra instituciones, y entre instituciones y ciudadanía; implicándose todos en el debate y la elaboración de propuestas acerca de servicios, infraestructuras, tarifas, etc.

Movilidad y accesibilidad sí tienen que ver con la economía ya que las actividades económicas ocurren sobre el territorio, siendo además componentes importantes de la sostenibilidad.

La Universidad de Sevilla, por su dispersión dentro de la ciudad es un buen modelo, con efecto demostración para impulsar medidas innovadoras. El ámbito universitario, además, con sus capacidades de investigación y estudio, y con las posibilidades de generación de conocimiento riguroso sobre el tema, puede cumplir un papel importante. Ahora más que nunca son necesarios espacios rigurosos de intercambio, cooperación y construcción de conocimiento.

Propuestas

Las propuestas han estado relacionadas con aspectos legislativos, metodológicos y de gobernanza y ciudadanía; centrándose en la necesidad de trasladar la coincidencia existente en el diagnóstico y en el discurso a los planos operativos, de gestión, de organización institucional y de relación con la ciudadanía. Se resumen en:

- Los problemas de accesibilidad son integrales y afectan al conjunto del territorio y la población. La solución a las necesidades de accesibilidad a zonas de alta intensidad (trabajo, educación, ocio...) ha de basarse en la cooperación entre las entidades generadoras de la necesidad y las autoridades competentes, basándose en normas de aplicación general, y evitando tendencias generadoras de exclusión y desigualdades sociales. Frente al "sálvese quien pueda" ha de prevalecer la planificación para todos. En Sevilla este es un reto muy adecuado para el Consorcio Metropolitano de Transportes. La accesibilidad debe ser universal, segura y sostenible.
- La legislación debe intervenir y aplicarse para que no se puedan hacer centros comerciales en lugares donde no hay accesibilidad y que requieren la construcción de infraestructuras viarias nuevas.
- Hay que revisar a la baja de la normativa de plazas de aparcamiento, evitando que generen expectativas de llegar con el vehículo motorizado hasta el último rincón, y orientándolas de manera que potencien el uso de

transportes alternativos.

- En los planes hay que recoger experiencias interesantes pero dispersas, como es el caso de la red de carriles bicis de la Diputación.
- Ha de trabajarse con rigor al diseñar planes, que deben incluir mecanismos para medir ejecución y resultados. Deben ser planes ágiles, dinámicos y adaptativos, con sistemas de evaluación que permitan actualizaciones al ritmo en que se producen los cambios de contexto y de realidad territorial y social. El rigor es especialmente importante cuando se trata de “salirse de lo habitual”.
- Han de establecerse nuevos consensos y prioridades, incorporando a los procesos de debate a la ciudadanía, tanto en general, como en los casos concretos de cada territorio; fortaleciendo los canales de información pública y participación ciudadana, y aumentando el papel de los ciudadanos en los procesos de definición de planes y toma de decisiones desde sus inicios.
- Recuperación y puesta en práctica del plan de movilidad no motorizada del Aljarafe.
- Hay que potenciar la comarcalización de planes de movilidad y accesibilidad.
- Se ha de establecer el derecho de todo municipio del área metropolitana a poderse conectar andando y en vehículos no motorizados con los municipios vecinos.