

# **JORNADAS DE DEBATE**

## **LA ACCESIBILIDAD Y LA MOVILIDAD EN EL ÁREA METROPOLITANA**

### **DE SEVILLA**

**Otoño de 2012**

#### **Declaración final**

#### **En esta tres jornadas hemos hecho varias constataciones:**

Los temas de movilidad y accesibilidad afectan a la vida cotidiana de los ciudadanos. Los conflictos pueden ser fuente de dinamismo, articulación y movilización de la ciudadanía. Hay experiencias acumuladas que lo demuestran. En muchos casos se ha conseguido ampliar el espacio público de debate, e incluso algunos éxitos. Casi siempre han sido acciones no solo reactivas a las propuestas impulsadas desde la administración, sino propositivas y anticipatorias.

Movilidad y accesibilidad son factores importantes en lo económico ya que las actividades económicas ocurren sobre el territorio, siendo además componentes importantes de la sostenibilidad.

En Andalucía hay un exceso de infraestructuras, que requiere darles integración, coherencia y conectividad; maximizando su aprovechamiento y diversificando su uso. Pero para ello hay hacer visible la opción de que se puede vivir mejor con menos movilidad, contando con la existencia de gran resistencia social a reducir la dependencia del petróleo.

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.

En Sevilla y su área metropolitana hemos rebasado la línea roja. Es patente que la manera de abordar los problemas sociales, energéticos y de sostenibilidad ha de pasar de los parcheos y la superposición de planes y proyectos a un cambio de paradigma.

Las diferentes crisis actuales han de entenderse como una oportunidad para repensar los modelos. Es un reto a abordar en el presente, reduciendo al máximo su peso para los que vengan después y sin impedir que ellos puedan tomar sus propias decisiones.

El cambio de paradigma que proponemos se basa en cinco ejes:

- Del concepto de movilidad al de accesibilidad: lo importante no es desplazarse sino que los bienes y servicios necesarios para la calidad de vida de los ciudadanos estén accesibles.
- Planteamiento integral, y no fragmentario, de estudios y planes, atendiendo a la globalidad e interdependencia de los territorios y de los procesos que los constituyen. Trabajando con proyectos sistémicos, de intervención social, relacionados con la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos.
- Gestión activa de la demanda, actuando desde la accesibilidad y cambiando las necesidades de desplazamiento actuales.
- Sensibilización y corresponsabilidad social, a lo largo de todo el proceso.

- Democracia, transparencia y participación de la ciudadanía en los procesos de toma de decisiones de aquello que afecta a sus vidas.

Para ello hay que cambiar las preguntas e instrumentos de medida, observación, estudio y análisis, que hasta ahora son parciales, fragmentarios. Hemos de aprender a observar y ver cuestiones que no aparecen en los informes y estudios para el desarrollo de los planes .

Algunas de las características de los movimientos ciudadanos muestran condiciones esenciales para el necesario cambio de modelo en la planificación de la movilidad y accesibilidad:

- Visión integral de los problemas de movilidad, teniendo en cuenta el territorio en su globalidad, con su patrimonio social, ecológico , cultural.
- Multi e interdisciplinariedad. Incorporando voces e intereses de personas y conocimientos diversos, aplicando visiones integrales y sistémicas.
- Construcción de redes. Tejiendo alianzas con otros grupos, incorporando voces y sumando colectivos hasta constituir plataformas de base más amplia e intereses múltiples.
- Participación ciudadana. Exigiendo ampliar los espacios de debate público e incorporar prácticas de transparencia y gobernanza en los procesos de toma de decisiones.

La apuesta ha de ser por ciudades habitables, a escala humana; ricas en:

- Cercanía: Fomentando tejidos socioeconómicos, de ocio y de proximidad y recuperando la vigencia del concepto de barrio o pueblo.
- Facilidades para los desplazamientos no motorizados.
- Oportunidades para el transporte público, gestionado de manera orientada al servicio y no a la infraestructura.
- Regulación y restricción del aparcamiento en los centros históricos.

En los cambios de modo de transporte y de movilidad también hay cambios culturales. De esto hay que ser consciente y gestionarlo adecuadamente para evitar conflictos y obtener mejores resultados.

### **Por todo lo anterior, hemos formulado varias propuestas para el Área Metropolitana de Sevilla:**

Las grandes infraestructuras viarias deben dejar de ser “los grandes decisores” en la estructuración-desestructuración del territorio.

Hay que combinar la innovación en las soluciones a adoptar con un profundo respeto con los valores ambientales, culturales, patrimoniales y paisajísticos existentes. Evitando activamente la banalización.

Ha de plantearse una moratoria de SE 40 y SE 35, por ser inversiones que no solucionan los problemas; para llevar a cabo una revisión de los criterios y actuales prioridades de inversión, que segregan y deterioran el territorio, ampliando la especulación sobre zonas del mismo, aumentando los niveles de dependencia del vehículo privado, beneficiando las grandes superficies comerciales y destruyendo comercio local, y rompiendo los procesos de cohesión social.

La accesibilidad debe ser universal, segura y sostenible. La solución a las necesidades

de accesibilidad a zonas de afluencia intensiva (trabajo, educación, ocio...) ha de basarse en la cooperación entre las entidades generadoras de la necesidad y las autoridades competentes, rigiéndose por 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.

Debe explorarse la posibilidad de dedicar el dinero aún no gastado en las dos autovías, para construir las líneas de Metro en la modalidad de líneas de tranvía en superficie, conectando los nodos centrales de Plaza de Armas y Santa Justa.

Hay que recuperar los criterios del Plan Centro, e impulsar pequeñas iniciativas de peatonalización en barrios y pueblos, ampliando el espacio público para la vida ciudadana.

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 seguir potenciando las ventajas y beneficios que el fomento de la bicicleta está produciendo en Sevilla reduciendo los inconvenientes y perjuicios que puedan llevar asociados. Esta dinámica ha de extenderse al área metropolitana, fortalecimiento de las redes de carriles bicis en la capital y construcción de una red de carriles bicis entre los pueblos, aprovechando experiencias interesantes pero dispersas, como es el caso de la red de carriles bicis anunciada por la Diputación.

Hay que recuperar y poner en práctica el plan de movilidad no motorizada del Aljarafe.

Hay que potenciar la comarcalización de planes de accesibilidad y movilidad.

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.

Cumplimiento de la legalidad, en todos los casos, y en especial publicitar y cumplir el reglamento en relación a la accesibilidad y movilidad de personas con discapacidad en Sevilla, que había sido consensuado en la anterior legislatura por todos los grupos.

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

Los planes deben ser 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".

El ámbito universitario, 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.

Se propone, la extensión de jornadas de estas características a barrios, pueblos, y centros docentes para ampliar el proceso de sensibilización y toma de conciencia social. Una buena base para potenciarlas es la difusión pública de mapas y datos sobre los conflictos y oportunidades existentes en el territorio, por su utilidad para el conocimiento, el debate y la participación pública. La participación debe operar en lo esencial, no solo en lo anecdótico.

En Sevilla una red de carril-bici cuya construcción ha costado 30 M€ supone un ahorro anual en combustibles, de 2M€. Y los datos indican que la demanda potencial de mayor uso, sigue siendo grande. El círculo vicioso de la congestión ha de ser cambiado por el círculo virtuoso de la accesibilidad. La bici puede ser un aliado importante en este sentido. En el área metropolitana, también.

Ya es momento para plantear una red ciclista y peatonal metropolitano. Se debe actuar con rapidez empezando por las zonas de mayor aglomeración y con transporte público ya implantado.

Las autoridades públicas han de preguntar a la ciudadanía sobre sus necesidades y expectativas sobre movilidad y accesibilidad. Y han de hacerlo con claridad y pertinencia, a lo largo de todo el proceso, aportando información rigurosa y suficiente, ofreciendo cauces accesibles y estables, y aportando medios idóneos para soportar este tipo de situaciones complejas.

Los movimientos ciudadanos que vienen actuando en defensa de la habitabilidad y el medio ambiente y el patrimonio, son un importante activo social a fomentar, aunque manteniendo su independencia y su capacidad de alianza con otros sectores sociales.