

VIVA SEVILLA-CARLOTA MUÑOZ-26.04.2019

El Ayuntamiento ya dispone de la radiografía exacta de la movilidad en la ciudad: cómo, cuándo, con qué frecuencia, de qué manera y de dónde a dónde son los desplazamientos. Es la información que ha arrojado el análisis de las 47.000 encuestas realizadas por la empresa VSTema y que presentó ayer el Gobierno municipal a dos días hábiles de que se celebre el último Pleno municipal del mandato. De hecho, el delegado de Movilidad, Juan Carlos Cabrera, insistió en su exposición del trabajo que las medidas a adoptar para solucionar los puntos negros de la movilidad serán ya asunto para "el segundo mandato".

Al margen de anécdotas electorales, el diagnóstico para el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Sevilla confirma el día a día de la ciudad: ésta no es una isla sino que es un foco de atracción de coches y viajeros del área metropolitana. De hecho, el 46,3% de los coches que diariamente circulan por la ciudad (399.284), proceden del Aljarafe central y Sur, y de Alcalá, Utrera y Montequinto. Este 46,3% se traduce, por tanto, en casi 185.000 vehículos diarios a los que hay que dar una "respuesta metropolitana", en palabras de Cabrera.

La respuesta no puede abordarse en solitario por el Ayuntamiento, sino que requiere del concurso de varias administraciones para que haya una red de Metro metropolitana, autobuses y cercanías. En este sentido, el Gobierno municipal presentará esta radiografía en una mesa técnica en la que están representadas las administraciones y los partidos políticos con el fin de que sirva como base para hacer un cronograma de actuaciones a acometer.

Pero aunque el 46,3% de los coches que circulan por la ciudad vienen del área metropolitana, hay un nada desdeñable porcentaje de vehículos (53,7%) que proceden de la

misma Sevilla.

Las medidas

¿Cuáles son las medidas que el Ayuntamiento puede tomar para reducir esa presión?

En este sentido, el delegado

destacó los aparcamientos

previstos en Torneo y Barqueta; o la peatonalización del

eje Baños-Encarnación; o la

reordenación de la carga y

descarga en el Casco Antiguo;

o impulsar los desplazamientos. El 46,3% de los vehículos son

del área metropolitana: Aljarafe,

Utrera, Alcalá y Dos Hermanas

METROCENTRO. El Gobierno local

entiende que los resultados

justifican "seguir potenciándolo"

CONSENSO. El documento se llevará

a una mesa técnica para que se

acuerden medidas de intervención

400.000 coches al día en Sevilla

tos en bicicleta. No obstante,

Cabrera defendió que será la

mesa técnica la que tendrá

que "consensuar" el modelo

por el que se apuesta para los

próximos diez años, eludiendo así confirmar si el Plan

Centro se pondrá en marcha

en el nuevo mandato.

Lo que sí viene a confirmar

el estudio, según el Ayuntamiento, es que el Metrocentro

"habrá que seguir potenciándolo". La ampliación en este

mandato terminó frustrándose por el rechazo frontal de la

oposición, que entendió que

se trataba de un gasto (40 millones) innecesario e injustificado.

El Gobierno local entiende

que la ampliación debe abordarse, en primer lugar, porque

hay 21.000 viajes diarios en el

eje Santa Justa-Nervión-San

Pablo, y viceversa, a los que la

ampliación del tranvía de San

Bernardo a Santa Justa y, de

allí, a Nervión daría servicio

interconectado con la línea 1

que, en estos momentos, no

existe.

En segundo lugar, porque

las soluciones de movilidad "deben plantearse a modo de malla" y con los trazados y ampliaciones previstas de las líneas 2 y 3 de Metro, el proyecto de Metrocentro tendría todo el sentido.

En esa visión en red, la radiografía de la movilidad por zonas refleja que hay 50.000 viajes diarios en el eje NorteMacarena con San Pablo-Nervión-Santa Justa, y a la inversa, que también justificarían no sólo el proyecto de Metrocentro sino éste conectado con nuevas líneas de Metro y autobuses