

# **Soluciones para una movilidad eficiente en Sevilla**

Agustín Argüelles Martín

Señoras y señores, estimados compañeros y compañeras, ante todo, saludarles cordialmente y agradecerles en nombre del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos en Sevilla, su asistencia y participación en este acto.

Es importante hacer constar nuestro agradecimiento a Ana S. Ameneiro, conductora cualificada del debate, a todos los ponentes, que desinteresadamente nos ofrecen su tiempo y sus saberes y muy especialmente a los que, sin ser colegiados, nos honran con su palabra y a Susana Marín del Gabinete de Prensa del Colegio, por su eficaz ayuda. Todos los que intervenimos hoy aquí, expresaremos nuestras opiniones libremente para colaborar en el debate proactivo, pero obviamente no pretendemos hablar en nombre del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos ni colgarle conclusiones que pudieran generar división y controversia entre los colegiados.

En Octubre de 2017 nació, en esta Casa, el Foro Ingeniería y Ciudad, coordinado por quien les habla y con el imprescindible aliento y el activo empuje de todos los compañeros intervinientes. Surgió como un observatorio de análisis de Sevilla y su Área Metropolitana y pretende ser un ente permanente, integrado por Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, con experiencia y con criterio en temas de Urbanismo, Movilidad, Transporte, Recursos Hídricos y Paisaje. Este Foro nació de una manera sencilla, sin ataduras, sin una verdadera dirección ni orgánica ni crítica, y hoy le deseamos que consiga continuidad y que desarrolle, de acuerdo con los principios en los que se cimentó su creación, dos funciones, concordantes:

- 1) Contribución decidida dentro de las áreas de nuestra competencia profesional a la mejora de las infraestructuras y la gestión urbanística, en general, y en nuestra Área Metropolitana de Sevilla en particular, realizando la observación y el análisis crítico de su evolución para sugerir y aportar soluciones y ofrecer nuestros conocimientos a las administraciones.
- 2) Intensificar, - en nuestro colectivo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Sevilla - el afecto profesional al Urbanismo y mostrar a la sociedad civil el papel que debe desempeñar nuestra Ingeniería en la gestión integral, de las, hoy llamadas, smart city.

En la presentación del Foro, se abordaron los temas de dotaciones urbanas, transportes y espacios públicos, las estrategias de gestión urbanística, el proyecto de una Sevilla inacabada, la ciudad y el ferrocarril, los problemas de movilidad, el metro y la situación del agua y el saneamiento en nuestra Área

Metropolitana. En esta Jornada de hoy nos centraremos en el tema de la movilidad eficiente en Sevilla. Se han previsto dos mesas: la primera dedicada a la planificación y aspectos conceptuales y la segunda al diseño y la ejecución de las infraestructuras de soporte de una red eficiente. Las ponencias se desarrollarán en 20 minutos las presentadas individualmente y en 30 minutos las presentadas a dúo. Después de cada mesa habrá un debate, evitando un debate final en el que todo quedaría más difuminado.

El hecho de que Sevilla sea un Área Metropolitana es fundamental desde el punto de vista de la adecuación de la movilidad sostenible, que es uno de los principales elementos de bienestar y comodidad de sus residentes y visitantes, aparte de las, muy importantes, connotaciones socioeconómicas, que este hecho puede suponer. Esa condición de A.M., aparentemente no ha calado suficientemente ni en la gestión ni en la comprensión de nuestras Administraciones, que parecen empeñadas en igualar por abajo a distintos ámbitos urbanos de nuestra Comunidad, en lo que a dotaciones se refiere. A este respecto, cabe decir que Sevilla es por su población, la 4ª A.M. de España, aunque muy lejos de nuestra intención, la reivindicación localista o provinciana ni la del agravio comparativo, es nuestro interés objetivar lo que sea susceptible de ello y en cuanto a la condición de metrópolis, Sevilla lo es cumplidamente y en un lugar muy destacado.

| # | Área metropolitana | Ministerio de Fomento (2016) <sup>5</sup> | AUDES                | World Gazetteer <sup>4</sup>     | CC.AA.               |
|---|--------------------|-------------------------------------------|----------------------|----------------------------------|----------------------|
| 1 | Madrid             | 5.989.237                                 | 6 138 056            | 6.607.269                        | — <sup>n 1</sup>     |
| 2 | Barcelona          | 5.179.728                                 | 5 142 490            | 5.987.774                        |                      |
| 3 | Valencia           | 1.541.047                                 | 1 705 742            | 1.386.355                        |                      |
| 4 | Sevilla            | 1.304.613                                 | 1 360 361            | 1.387.530                        |                      |
| 5 | Málaga             | 966.478                                   | 1 218 245            | 1.010.002                        | 888.986 <sup>6</sup> |
| 6 | Bilbao             | 901.617                                   | 957.869 <sup>7</sup> | 1.157.805                        | 904.439 <sup>8</sup> |
| 7 | Asturias           | 817.502                                   | 863 050              | 744.801(449.421 + 295.380 resp.) |                      |
| 8 | Zaragoza           | 740.485                                   | 715 894              | 729.897                          | 771.246 <sup>9</sup> |
| 9 | Alicante-Elche     | 691.000                                   | 785 020              | 718.908                          |                      |

Según los datos más recientes en el A.M. de Sevilla hay una población residente de 1.535.579 (INE 2016) y la visita anual de 2,5 millones de turistas.

Como ya se comentó en la 1ª Edición de este Foro, queremos subrayar la importancia que tiene, a la hora de enfocar las políticas urbanísticas, asumir esa entidad metropolitana a que hacemos referencia y la necesidad de que la Administración competente, establezca una Autoridad responsable de la gestión y el desarrollo urbanísticos de tal ámbito.

En esta 2ª edición del Foro, como ya se ha dicho, hemos querido centrarnos en soluciones para la movilidad eficiente en Sevilla. El matiz de eficiencia focaliza las soluciones que implican austeridad económica, ello es consustancial a nuestra mentalidad profesional, y ciertamente tiende al fomento sólo de las

inversiones fundadas en criterios de racionalidad. Como tal A.M., Sevilla debe abordar esa gestión, como otras conurbaciones: Valencia y Bilbao, con problemas semejantes, que han ido enfrentándolos con esfuerzo, con el desgaste político de sus gestores y con las dificultades de financiación que a nadie se escapa que existen y que habrá que solucionar mediante los mecanismos convencionales de que las diversas administraciones disponen.

Cuando hablamos de movilidad eficiente, estamos intentando sintetizar todas las cualidades que son deseables en un entorno como el que nos ocupa.

1. Eficiencia en primer lugar respecto a los objetivos de ahorros de tiempo en los desplazamientos y seguridad en los horarios.
2. Eficiencia en la cobertura del territorio, ligada tanto al número de nodos, como a la flexibilidad modal e intermodal de conexiones. Un elevado porcentaje del total de los residentes deberá encontrar en un entorno (isocrónico) peatonal razonable, de unos 10-12 minutos, un punto de acceso a la red metropolitana de transporte público.
3. Eficiencia en cuanto al confort para todos los usuarios, de tan diversa situación personal y capacidad funcional: población trabajadora, escolares, personas mayores, personas con dificultades frente a barreras arquitectónicas, etc.
4. Respeto al medioambiente, alterando éste lo menos posible y favoreciendo la accesibilidad de los usuarios al disfrute del mismo.
5. Seguridad en cuanto a la prevención de accidentes, gestionando todos los medios de transporte de manera que la ciudad sea, ante todo, un escenario pacífico de convivencia y comodidad del ciudadano peatón, el que más seguridad y comodidad requiere por ser el más vulnerable y del ciudadano usuario de todos los medios de transporte en el maremágnum cotidiano de los desplazamientos, minimizando la elevada siniestralidad a la que desgraciadamente nos enfrentamos.

Según lo anterior, entendemos que Sevilla carece actualmente de una red de transporte público eficiente, acorde con su complejidad urbanística, y con su problemática socioeconómica. Se han hecho grandes esfuerzos, sobre todo a nivel ciudad, pero una red de transporte público, basada fundamentalmente en líneas de transporte de superficie tiene, limitaciones que no pueden superarse. Sin estructura de red metropolitana y sin transporte en plataforma exclusiva, se eternizan las colas, se alargan los desplazamientos, y finalmente, los efectos de congestión, provocan secuelas ecológicas sobre el medio ambiente y psicológicas sobre la población. Es importante dar los pasos necesarios para encarar los problemas que, en nuestras metrópolis se detectaron y - en algunas de ellas - comenzaron a enfrentarse hace años..

En cualquier caso, las soluciones no pueden ser simplistas y deben involucrar diferentes medios en una red compleja, bien interconectada y articulada. Sería

ingenuo pretender prescindir en una red, de este tipo, de alguno de los modos de transporte convencionales, pero acreditados. Y en primer lugar, debemos referimos, naturalmente al metro. Sus características de independencia funcional respecto de los otros modos, le proporcionan un plus de eficiencia, que le otorga superioridad respecto a otros modos, cuando se habla de cifras millonarias de viajes.

En una red metropolitana deben convivir en conexión, todos los tipos de desplazamientos, desde los más simples como los peatonales hasta los que requieren grandes infraestructuras específicas como el tranvía y el metro.

Las líneas de autobuses gozan de flexibilidad en los itinerarios, pero producen congestión, son incómodas para ciertos segmentos de edad y presentan dificultades para el cumplimiento de horarios rigurosos. Son un mal necesario, requieren una explotación complicada y aunque en esa explotación se han producido en Sevilla, ciertos avances en los últimos años, siguen teniendo problemas de capacidad y medioambientales y de barreras para personas mayores y con dificultades funcionales. En Sevilla hay mucha experiencia en la explotación de las líneas de autobuses, pero con ellas nunca se alcanzarán estándares competitivos. No hace falta entrar en detalles de lo que decimos, y basta pensar en los accesos, en las paradas, en los frenazos, en los trasbordos, etc.

Solo pretendo aquí el fomento del debate, pero simplificando mucho, quien les habla, entiende que debemos luchar lealmente como ciudadanos para conseguir una red eficiente, lucha leal que es perfectamente compatible con la colaboración que como técnicos cualificados podemos prestar a las Administraciones.

Como no debo consumir más tiempo, simplemente voy ahora en una brevísima presentación a ofrecer algunos datos que considero de interés.