

II JORNADAS DE LA GRAN SEVILLA – CADENA SER

Damián Álvarez urge la culminación de la red de Metro y la constitución de una autoridad metropolitana en Sevilla

- **Instó al desarrollo de acuerdos parciales por zonas que confluyan, poco a poco, en un pacto general metropolitano**
- **Damián Álvarez participó el 10 de abril en representación del Foro Ingeniería y Ciudad en las II Jornadas de la Gran Sevilla de Cadena SER**

El **experto en Urbanismo Damián Álvarez Sala**, ex Secretario General de Planificación de la Consejería de Fomento, puso voz al Foro de Ingeniería y Ciudad en las II Jornadas de La Gran Sevilla organizadas el 10 de abril por la Cadena SER en la capital hispalense. En él insistió en la urgencia de constituir una autoridad metropolitana, **cuyo retraso en su creación “pone en peligro no ya el progreso sino el propio mantenimiento de la jerarquía territorial de Sevilla y ahonda en la indeterminación de lo que la ciudad pueda proponerse llegar a ser en las próximas décadas”**. En su opinión, sería conveniente el desarrollo de acuerdos parciales establecidos por zonas que confluyan, poco a poco, en el pacto general metropolitano.

Como recordó, pese a la vigencia de un Plan Subregional de Ordenación, aprobado en 2009 sobre 46 municipios, **no existe en la actualidad una autoridad metropolitana “eficaz, ni apenas reflejo en los medios de un proyecto de ciudad, que ha ido perdiendo fuelle a la vez que imagen, pero que sigue siendo necesario concluir”**. Porque, como demostró con su intervención en este foro, **la reforma metropolitana de Sevilla “iniciada en el ya lejano 1980, es todavía una reforma inconclusa”**.

En el mapa de esta Sevilla inacabada, que dibujó Damián Álvarez, **“sus ejes principales no han culminado su desarrollo, a pesar del avance experimentado”**. Al paso por el río, hoy un paso múltiple carretero, ferroviario y de metro, le **restan los pasos extremos –norte y sur- del sistema. El puerto, que supo renacer de su extinción en el siglo XIX, “no parece tener alternativas claras ante los problemas que plantea el dragado del canal de navegación”**. El entramado de parques y bosques **“avanza lentamente sin una concepción global que garantice su aportación real a la mejora de la salud pública y el medio ambiente”**.

En cuanto al Metro, “después de perseguir su construcción durante décadas, cuenta con una sola línea, sin que pueda operar aún de acuerdo a su lógica concepción de red, y su integración con la red de autobuses es insuficiente”. Álvarez desglosó dos propuestas “imprescindibles” para desarrollar el sistema de transporte público en las zonas periféricas, completar la red de metro y avanzar en la constitución de una autoridad metropolitana. La primera sería **sumar al menos otra línea a la 1 existente, que podría ser la línea 3 –según señaló-, así como la conexión en superficie a Alcalá de Guadaíra.** Esta “mínima red”, una vez constituida, debería extender su cobertura con redes zonales de autobuses y aparcamientos en las cabeceras –zonas del Aljarafe y Guadaíra-. En segundo lugar, habría que **implantar una política tarifaria que beneficiara los viajes de dos o tres tramos en las horas punta,** que ayudaría a descargar la congestionada red viaria en el paso del río. Según este experto en Urbanismo y Planificación, **“aunque algunas medidas resulten deficitarias, el conjunto de ellas proporcionaría un alto beneficio en reducción de tiempos de viaje y de contaminación”.**

Damián Álvarez puso la lupa sobre **la consolidación del ámbito central de relación del Aljarafe,** con la autovía de acceso, la línea de metro, las conexiones Tomares-San Juan y San Juan-Mairena, el Polígono Pisa, el reciente parque del Zaudín y la creciente localización de comercio y servicios. “Es junto a la operación Chapina-La Cartuja un ejemplo del avance, lento pero avance, de la reforma metropolitana, necesitada de un nuevo impulso para completar su desarrollo”, aseguró.