

Movilidad y Accesibilidad en Vigo y su área metropolitana.

Es reconocido ya por todos que del tráfico motorizado se derivan consecuencias ambientales y sociales de gran magnitud, por tanto su mitigación debe ser asunto de interés prioritario para los gestores municipales. Es aceptado también que dos son las estrategias que deben adoptarse para ello:

La **primera** se corresponde con la intención de paliar los inconvenientes del tráfico a través de la sustitución de unos medios de transporte motorizados por otros de mayor eficacia ambiental y social, en particular, la potenciación del transporte colectivo como alternativa al automóvil privado, esto es: actuar sobre la **movilidad**.

La **segunda** estrategia propone reducir las consecuencias ambientales y sociales del tráfico mediante la disminución de la movilidad motorizada, tanto en lo que se refiere al número como a la longitud de los desplazamientos. Los cambios se orientan a facilitar las conexiones peatonales y ciclistas o la propia reducción de la necesidad de los vehículos a motor, es decir: mejorar la **accesibilidad**.

En definitiva, se trata de actuar para que **aumente** la fracción de viajes a pie o en medios no contaminantes y al mismo tiempo proyectar la sostenibilidad de los desplazamientos de los ciudadanos para que **disminuyendo** el número total de viajes la huella ecológica provocada por el transporte se reduzca drásticamente.

Deberá tenerse también en cuenta que una determinada organización de la movilidad, de los transportes y del espacio público **implica una opción política sobre la ciudad y sus ciudadanos** ya que la accesibilidad es un derecho individual que depende de características personales, pero a la vez es una opción política para la ciudad en la medida que la cohesión social y territorial del espacio urbano depende, en gran parte, de ella. Por tanto deberá actuarse de tal manera que:

- **Las políticas de movilidad y accesibilidad se relacionen con la planificación territorial y urbana.** La vinculación entre estos dos sectores, para que sea efectiva, **tiene que visualizarse en los organigramas** de la administración local.
- **Se implique a los ciudadanos** a través de formulas participativas donde estos no sólo puedan aportar sus puntos de vista e impresiones sino que participen de la complejidad de la toma de decisiones. Para ello hay diversas fórmulas tales como los “pactos por la movilidad” y las “mesas por la movilidad” muy apropiadas para desarrollar iniciativas comunes entre distintos colectivos ciudadanos que a menudo tienen opciones y percepciones distintas sobre la movilidad y la accesibilidad.
- **Las políticas de transporte den respuesta a los requisitos que tienen los distintos ciudadanos.** Las necesidades de desplazamiento no son únicas ni genéricas, al contrario, dependen de las características colectivas e individuales de los ciudadanos. Las políticas públicas tienen que adaptarse a estos distintos perfiles y contemplarlos de forma singular. Las necesidades de las mujeres, de los niños o de las personas mayores, por ejemplo, tienen poco espacio en los diseños de estas políticas públicas, lo que causa verdaderas situaciones de exclusión social.
- **Se transmita a la opinión pública los costes reales de la movilidad,** según los distintos medios de transporte que se utilizan, tanto si estos son asumidos por la colectividad como por los individuos. Es necesario que los ciudadanos perciban la realidad de los transportes desde la óptica de los gastos, ya que sin este ejercicio de pedagogía política la percepción ciudadana respecto a este tema resulta muy distorsionada.

Por todo ello: basados en los principios expuestos y seguros de que puede ser asumida por todos los partidos políticos OVEP presenta la lista de objetivos necesarios para la

consecución de una movilidad y accesibilidad sostenibles a medio plazo en el entorno metropolitano de Vigo, a saber:

1) Conseguir para el FFCC la salida la sur y la conexión con el puerto en Bouzas.

Infraestructuras ineludibles que permitirán, por una parte, la instauración de un sistema de movilidad integrado: FFCC, Bus, Metro y Barco que dará servicio a un población de un millón de habitantes y que ayudará a estructurar un espacio urbano funcionalmente continuo mientras que, por otra parte, posibilitará la gestión eficaz y sostenible del puerto, el mas valioso elemento a largo plazo para la estabilidad económica de la ciudad y por tanto el capital que permitirá una gestión sostenible en el futuro.

2) Establecer el servicio de FFCC de cercanías Villagarcía - Salvatierra- Viana do Castelo, de alta frecuencia.

Permitirá actuar sobre la intermodalidad con gran efectividad: construcción de aparcamientos en los entornos de las estaciones, coordinación estricta con los sistemas BUS etc. Un servicio de este tipo soporta crecimientos sostenidos de los servicios y la posibilidad de ramificaciones futuras.

3) Desarrollar los siguientes proyectos de transporte:

a) METRO Urbano. *Que de servicio con alta capacidad al eje central de la ciudad, complementado y coordinado con el resto de sistemas de transportes urbanos y metropolitanos.*

b) Sistemas específicos de transporte con capacidad para servir eficazmente a los grandes núcleos. *El aeropuerto, hospitales, universidad y playas son lugares a los que una cómoda accesibilidad es un componente de primera importancia en los índices de calidad de vida y competitividad de la ciudad.*

4) Promocionar continuamente los sistemas de transporte existentes: BUS urbano, Bus Interurbano, Barco y Taxi, mejorando su calidad, las frecuencias e implantando nuevos servicios, haciendo especial énfasis en la coordinación de todos ellos y singularmente con el metro.

5) Liderar la constitución de un consorcio metropolitano de transportes que teniendo por principio lograr la promoción y eficiencia del sistema de transportes fije como objetivos prioritarios los necesarios para lograr una intermodalidad eficaz -necesaria inexcusablemente para el aumento de viajeros en medios colectivos-, tales como:

- a) La integración tarifaria de los diferentes operadores.
- b) La coordinación estricta entre los medios.

6) Construir una red segregada de sendas para peatones y bicicletas que:

- a) permitan sustituir viajes motorizados.
- b) pongan al 90% de la población a menos de 500m de alguna senda o espacio verde común.

También se deberá promover el transporte de bicicletas en los sistemas colectivos de transporte.

7) Implantar medios de alta capacidad y bajo impacto, tales como escaleras mecánicas y ascensores, que faciliten la comunicación en zonas de fuerte pendiente y que impulsando el desarrollo de la vida ciudadana, el comercio y el turismo sitúen además a Vigo en la vanguardia de las soluciones para una movilidad urbana sostenible.

OVEP

Vigo, abril de 2007