



LUNES, 23 DE NOVIEMBRE, 2015

sevilladirecto.COM | LAS NOTICIAS DE TU BARRIO


18° 5°

Patrocina: endesa

[Protagonistas](#) | [Canal TV](#) | [Fotogalerías](#) | [Cofradías](#) | [Especiales](#) | [Agenda](#) | [Elecciones 2015](#)

MOVILIDAD

La zona azul, una medida para mejorar la movilidad u otra forma de atacar nuestros bolsillos

Juanma Moreno - 17/11/2015 23:57:56



De derecha a izquierda: Alberto Díaz (edil PP), Juan Carlos Cabrera (delegado Movilidad) y Ana Sánchez (periodista y moderadora de esta mesa).



Nervión ha acogido este martes un foro de debate sobre las posibilidades de la zona azul como herramienta para mejorar la movilidad en las ciudades. El modelo de gestión y las inminentes novedades en Bami o el entorno de Luis Montoto han sido eje de una jornada donde se han expuesto los interesantes resultados de una encuesta nacional sobre los pros y los contras del estacionamiento regulado.

La [Fundación Gestrafic](#) ha celebrado este martes en el centro cívico La Buhaira una jornada para analizar las ventajas y perjuicios del estacionamiento regulado en superficie con limitación horario o zonas ORA, popularmente conocido como zona azul, en la ciudadanía. Los resultados de una encuesta realizada conjuntamente con Facua han servido de punto de partida para un debate que es actualidad en Sevilla desde que en junio de 2014 el anterior equipo de gobierno ampliara de 4.112 a 7.553 el número de plazas reguladas en la capital andaluza.

La encuesta, de carácter nacional, se basa en las opiniones de 3.302 personas y entre sus resultados destacan datos como que el 88% cree que la zona ORA no cumple su objetivo de rotación. De hecho, el

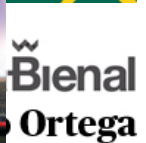
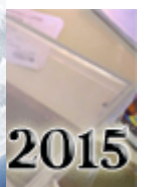
PUBLICADA EN

NERVIÓN

DISTRITOS

[Bellavista – L](#)[Casco Antiguo](#)[Cerro – Amate](#)[Este – Alcosa](#)[Los Remedios](#)[Macarena](#)[Nervión](#)[Norte](#)[San Pablo – S](#)[Sur](#)[Triana](#)[Cartuja. Barr](#)[La Provincia](#)

Ampliamos horarios y recorridos del bus nocturno



94,24% de los encuestados afirma sacar un nuevo ticket cuando necesitan más tiempo, dejando el vehículo en el mismo lugar y evitando así la rotación.

Entre los participantes en esta jornada han asistido el delegado Movilidad, Juan Carlos Cabrera (PSOE) y el concejal del Partido Popular responsable de esa área en su partido y miembro del gabinete del anterior equipo de gobierno, Alberto Díaz. Ambos ediles defienden la zona azul como un instrumento útil para mejorar la movilidad de la ciudad. "Hay zonas de ámbito comercial y administrativo donde hay que favorecer la rotación en beneficio del ciudadano, ese es el elemento último" ha comentado Cabrera. Sin embargo hay un claro déficit en materia de pedagogía cuando el 89,54% de los encuestados afirman desconocer el destino de lo recaudado con la zona ORA y el 40,63% cree que esta medida no debería aplicarse en ningún caso. El 29,5% aprueba la zona azul en el casco histórico y el 20,98% en los alrededores de edificios públicos y administraciones.

Cabrera ha explicado que "esos impuestos pasan a la caja única del ayuntamiento y éste le da usos finalistas, servicios públicos". "Hay que recordar que las tasas tienen una limitación que es no cobrar al ciudadano más coste que el del servicio", añadía. No obstante, tan solo el 51% de esa recaudación acaba en las arcas públicas, es decir, el porcentaje de carácter público de Aussa, empresa concesionaria del servicio de regulación de estacionamiento en superficie en la ciudad de Sevilla. El resto, el 49% de lo recaudado, va destinado a intereses privados. Respecto a la tasa la encuesta refleja que el 28% de los encuestados considera que la tasa cobrada es abusiva y el 64,8% entiende que tiene un fin meramente recaudatorio.

Una faceta, la pedagógica, que sí estuvo muy presente en la primera mesa de esta jornada protagonizada por el director gerente de Aussa, José Carlos Cabaleiro, el portavoz de la plataforma Afectados por la Zona Azul (que reúne a trabajadores, comerciantes, estudiantes y residentes), Alfonso Torres, y el delegado de Movilidad de El Puerto de Santa María (Cádiz), Ángel María González (PSOE).

Cabaleiro hacía una exposición de los aspectos técnicos y metodologías empleadas en Aussa para definir necesidades y plantear a las administraciones posibles soluciones. "Nuestra experiencia nos dice que en una zona sin regulación el índice de rotación es 1, y en una zona regulada en poco tiempo llegamos al 3 o 3,5. Es decir, si el análisis técnico es bueno podemos pasar en meses de que estacione un vehículo al día en una plaza a que estacionen tres", explicaba el responsable de Aussa para defender el efecto rotatorio de la zona azul. Esta empresa gestiona el estacionamiento regulado en ocho ciudades españolas. Cabaleiro reconoce que "gestionar el vehículo a velocidad cero, el aparcamiento es un problema complejo pero es solo una parte de la movilidad".

Por su parte, Torres, se refirió a la totalidad de la cuestión de movilidad. El portavoz de Afectados por la Zona Azul señaló la ampliación de Zoido como un momento "que sirvió para iniciar un debate ciudadano sobre la movilidad en general, sobre cómo organizamos nuestros movimientos en el espacio público". En este aspecto, Torres habló de una realidad diversa, como es el caso de la Universidad de Sevilla, con 25 centros repartidos por la ciudad. "La regulación en esta materia nos parece especialmente sensible con efectos políticos, económicos y democráticos, sobre qué es el espacio público, cómo lo usamos y cómo lo gestionamos". En ese "cómo", en ese aspecto democrático, fundamenta Torres su reivindicación: "Si este proyecto busca regular la movilidad de los ciudadanos por tanto es preciso que se les considere, y este principio básico esencial no lo percibimos en este proceso", señalaba. Y concluía su intervención apuntando la necesidad de "repensar el objetivo, plantearse ahora si el ciudadano tiene posibilidades de asumir esa regulación".

Una idea en paralelo con el discurso del edil de Movilidad de El Puerto

de Santa María, Ángel María González, quien manifestó que “hay que replantearse si es necesario regular la vía pública y segundo si es necesario cobrar por estacionar en la vía pública”, y se refirió al caso de Torrox (Málaga), donde se instauró una zona azul gratuita y autogestionada por vecinos. En el caso del municipio gaditano, con unos 40.000 vehículos y 90.000 habitantes, González ha repasado la zona azul en esta localidad costera que en verano triplica su población y que provocó inicialmente hasta 12.000 firmas contrarias a su implantación. El concejal explicó que concluyeron que la zona azul en su zona costera no cumplía el objetivo de la rotación y los precios eran “algo abusivos”. “Creemos que la regulación de la zona ORA tiene que contar con unos principios de proporcionalidad y unos objetivos de cara a los ciudadanos y, por tanto, debe contar con actores sociales, para que esa regulación la sientan como suya”, añadía.



De derecha a izquierda: Javier Márquez (periodista y moderador de la mesa), Alfonso Torres, Ángel Mª González, José Carlos Cabaleiro, Rafael Berro y otros miembros de la organización.

Ideas sobre un modelo distinto de regular sobre lo público desde el ámbito de la movilidad donde hubo cabida para el concepto “educación”, introducido por Alfonso Torres para subrayar su función a la hora de tomar conciencia social “no solo en lo ambiental sino en la calidad democrática de los procesos de regulación”. Cabaleiro, en ese contexto, señaló el “uso excesivo del transporte privado” y su coste en ciudad, el cual tildó de “no amortizable” y cifró en un euro por kilómetro. Asimismo, el dirigente de Aussa se refirió al modelo de Amsterdam, “con una zona regulada de las más caras de Europa y durante 24 horas”, o al de Londres o Estocolmo, con peajes urbanos.

En el turno de intervenciones para el público asistente hubo oportunidad de regresar al caso de Sevilla. Jorge Sanz, vecino Bami y contrario a la ampliación de la zona azul en su barrio lamentó que “Bami está desértico y los comerciantes tienen pérdidas”. Además, Sanz se quejó del precio de la tarifa para residentes en Sevilla, apuntó a la dificultad de algunos usuarios para manejarse con los dispositivos habilitados para el cobro de estas tasas y criticó la ausencia de progresividad a la hora de establecer tarifas. Enrique Peña, proveniente de El Puerto de Santa María, también aludió a la competencia de las grandes superficies frente al pequeño comercio, ya que ofrecen aparcamiento gratuito a sus clientes, y señaló a “la clase media baja” como el sector ciudadano más perjudicado por las tasas de zona azul.

Recordemos que en junio de 2014 entró en vigor la ampliación del servicio público de estacionamiento en superficie regulado por precio o zona azul, que contemplaba casi 190 calles, avenidas y plazas. El actual alcalde, Juan Espadas, había prometido desde la oposición la derogación de esta medida. En esta línea la revisión de dicha ampliación ya se ha saldado con la supresión de 545 plazas de zona azul en el entorno del campus universitario de Pirotecnia, donde quedan unas 220 plazas de esta categoría para un total de 110 tarjetas de residentes. Asimismo, la revisión de los socialistas prevé eliminar 200 plazas en Bami y cien plazas entre la avenida de Luis Montoto y la calle Jiménez Aranda.

En estos dos últimos casos el tiempo se termina para alcanzar una propuesta de consenso por parte de los afectados. La Mesa de Movilidad municipal se reúne en el mes de diciembre y si para esa

cita no hay demandas unánimes será el Ejecutivo local el encargado de determinar en qué calles se reducirán plazas de zona azul.

En el caso de Bami será definitiva la reunión que en la mañana del próximo jueves celebrarán los miembros de la plataforma contra la zona azul de este barrio. En este contexto Jorge Sanz ha podido preguntar directamente al delegado de Movilidad sobre el futuro del parking subterráneo de Rafael Salgado. "Este parking está a punto de licitarse, y estamos barajando la posibilidad de poner algunas plazas como rotación y otras favoreciendo a trabajadores y comerciantes con un abono especial. También hay que valorar el precio de licitación porque un abaratamiento excesivo podría motivar que el contrato quede desierto" ha apuntado el edil de Movilidad, Juan Carlos Cabrera.

Alberto Díaz por su parte ha desvinculado la ampliación de la zona azul en Bami con las pérdidas en pequeños comercios de la zona. "El cierre de comercios no hay que ligarlo con medidas externas como la ampliación de la zona azul en Bami. El sí o el no a la zona azul no es el paradigma para el problema de movilidad de Sevilla. Las soluciones en movilidad no permanecen en el tiempo, hay que ir modificándolas", ha aportado el edil del Partido Popular. A su vez, y en referencia las quejas de los trabajadores del hospital Virgen del Rocío, ha manifestado que "no hay que garantizar el aparcamiento a los trabajadores, no hay que convertir el problema de un colectivo en un problema de ciudad".

Con respecto a la supresión de algo más de cien plazas de zona azul entre Luis Montoto y Jiménez Aranda, ha participado en la jornada Manuel Ordóñez, miembro de una comunidad de 150 viviendas en Jiménez Aranda: "Con la futura modificación los residentes perderemos nuestras tarjetas de aparcamiento en beneficio de plazas libres y gratuitas para trabajadores de Telefónica, de los cuales muchos ni residen en Sevilla, siendo una zona muy bien comunicada con transporte público". Ordóñez explicaba que hay más demandas de tarjetas de residentes que plazas disponibles y expresó la flexibilidad para liberar espacios en otras calles próximas a la sede de Telefónica, cuyos trabajadores lograron el compromiso del PSOE para liberar plazas en las mismas calles donde los residentes tienen cuentan con plazas bonificadas. Ordoñez también argumentó que "la plantilla de Telefónica no es de 1.000 empleados sino de menos de 900 personas que a su vez están repartidas en tres sedes distintas y en tres turnos de trabajo diferentes, por lo que la demanda de plazas libres no es tan alta como defienden". Cabrera, por su parte, reconoció la dificultad de "conjugar intereses" y defendió esta reducción de la zona azul por el compromiso adquirido. Los residentes de Jiménez Aranda pagan ahora algo más de 80 euros al año por poder optar a aparcar cerca de su domicilio.

El presidente de la Fundación Gestrafic, Rafael Berro, cerró la jornada recordando las dos principales conclusiones de la encuesta realizada en coordinación con Facua: que el uso útil de la zona azul no ha calado entre la ciudadanía para mejorar la rotación de vehículos y que ésta se percibe con un fin recaudatorio sin la debida devolución a través de servicios municipales.

También te puede interesar

[Tussam ampliará el servicio de Metrocentro a partir del puente de diciembre para mejorar la frecuencia de paso](#)

[La nueva estación de Jardines de Hércules empieza a funcionar este jueves](#)

[Más de cien policías locales pasarán de las oficinas a patrullar las calles de Sevilla](#)

[Espadas anuncia una red de electrolinerías para conectar Sevilla con Málaga o Córdoba](#)

[Los trabajadores de Tussam afectados por la ampliación del horario nocturno cobrarán un suplemento adicional](#)
