

COMISIÓN DE TRABAJO FAMP: MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD, TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURAS

DAFO

DEBILIDADES

1. Falta de coordinación en el transporte público.
2. Fracturación del entorno que dificulta la homogenización de medios y soluciones.
3. Capacidad de absorción del volumen de tráfico.
4. Hábitos de la ciudadanía. Necesidad de políticas de concienciación sobre una movilidad más sostenible.
5. Dificultad para proyectar soluciones.
6. El diseño de licitaciones de transporte público y las concesiones están obsoletas, una buena parte de líneas de transporte no están adaptadas a la realidad actual. Déficit de explotación del transporte urbano
7. Necesidad de un transporte más accesible, que tenga en cuenta la diversidad funcional..
8. Territorio rural muy disperso.
9. Falta de infraestructura de carga eléctrica.
10. Ausencia de planificación global urbana, que incide en la peatonalización sin criterio, y que afecta a los nuevos modelos de distribución urbana de la mercancía (DUM).

AMENAZAS

1. Crecimiento de necesidades de movilidad en zonas metropolitanas y turísticas.
2. Cascos históricos de los municipios y otras barreras.
3. Reducción de la población en zonas rurales.
4. Falta de mantenimiento de infraestructuras.
5. Posible quiebra de pequeñas empresas de transporte.
6. Previsión de aumento de utilización de vehículo privado.

FORTALEZAS

1. Climatología favorable para uso de bicicleta, moto, etc en desplazamientos cortos.
2. Legislación favorable unida a una planificación urbanística conocida.
3. Infraestructuras singulares: aeropuertos, tren, etc.
4. Empresas andaluzas con soluciones innovadoras en movilidad.
5. Los cascos urbanos y el clima permiten en muchos casos desplazamientos activos y promoción del consumo local.
6. Buenas infraestructuras en general para promover administración electrónica y teletrabajo (y por tanto reducir necesidades de movilidad)

7. El Plan Andaluz de la Bicicleta como un elemento que facilita la puesta en marcha de iniciativas de fomento del uso de la bicicleta. Hasta la fecha se ha centrado en infraestructuras pero poco en sensibilización, gobernanza, participación ciudadana en torno a la bicicleta. Puede ser el momento de que este plan empiece a dar mas importancia a esta segunda parte.

OPORTUNIDADES

1. Afianzar las conquistas de espacio al vehículo: peatonalizar más espacios en vías municipales e intermunicipales.
2. Infraestructuras inteligentes y vehículos conectados/autónomos.
3. Generar nuevos modelos de negocio y empleo para una movilidad inteligente.
4. Implantar plataformas de movilidad.
5. Transporte bajo demanda en el ámbito rural puede ser una salida.
6. Servicios agregados de movilidad como “mobility as a service”
7. Políticas de aumento de espacio público para medios activos combinadas con cesiones al transporte público pueden aumentar las velocidades de este último.
8. Infraestructuras ferroviarias disponibles y programas europeos de fomento a este tipo de transporte.
9. Campaña en favor del uso de medios transporte públicos seguros.
10. Reparación calzadas y carriles dado el mayor numero de usuarios de bicis y medios alternativos de transporte (patinetes...)
11. Experiencia en desarrollo de iniciativas de fomento de movilidad sostenible y no motorizada.

PROPUESTAS:

ODS	Actuación	Localización apoyo Meta ODS	
		Principales	Sinergias
11 3 12	La declaración del Estado de Alarma como consecuencia de la crisis sanitaria de la COVID-19, se ha centrado, en la esfera que nos ocupa, en la restricción de la movilidad para reducir los posibles contagios, reduciendo el volumen de pasajeros en el transporte público y privado. Uno de los principales efectos económicos, por el contrario, ha sido el aumento significativo del comercio on-line que ha necesitado del transporte de mercancías por carreteras y de última milla para dar servicios a la alta demanda del sector. La tendencia de la compra a distancia apunta a consolidación de este sector, lo que implica una oportunidad para los productores locales.	11.5	3.4 12.8

ODS	Actuación	Localización apoyo Meta ODS	
11 12	La dispersión de competencias en la gestión de la movilidad pública (Estado, Autonomía y Entidad Local) y la ausencia de entes de coordinación suponen una debilidad intrínseca del sector, acuciada principalmente por la elevada dispersión del medio rural y los hábitos de la población en la utilización del transporte privado, la mayoría de las veces motivados por la difícil disponibilidad de los transportes públicos a los lugares de trabajo y ocio.	11.2	12.8
12	Avanzar en movilidad supone adaptar los hábitos de la población a las alternativas sostenibles de movilidad en las diversas esferas: movilidad para el trabajo y movilidad para el ocio, con un doble objetivo, por un lado, garantizando la solvencia de las empresas locales de transporte y, por otro lado, mitigar las afecciones al medio ambiente.	12.8	12.6
11 17	En la movilidad intermunicipal del transporte urge la necesidad de coordinación de todos los agentes implicados (administración pública – empresas del sector – ciudadanía) para disponer de herramientas tecnológicas que permitan conocer la disponibilidad de cualquier transporte público, así como la concertación de reservas.	11.6	17.14 17.17
9 17	Las administraciones, especialmente las receptoras de grandes movimientos de personas, deben de facilitar la implantación de grandes zonas de aparcamientos en los extrarradios de las ciudades, concertados con el transporte público (motorizado y en bicicleta) que permitan los desplazamientos internos por la ciudad, facilitando la movilidad interna.	9.1	17.14 17.17
11 12 9	El avance de la motorización eléctrica de los vehículos públicos pasa por un compromiso de la administración de licitar pliegos que restrinjan la participación solo a vehículos autopropulsados con energías limpias (principalmente eléctrica). La implantación de estos vehículos debe ir acompañada con la puesta en marcha de parques energéticos limpios en los municipios, que permitan la recarga de los vehículos propios y permitan la de los privados, potenciando así el autoabastecimiento en las localidades y el fomento de nuevos yacimientos de empleo.	11.b 12.7	9.1

ODS	Actuación	Localización apoyo Meta ODS	
11	En el interior de las ciudades es necesario la restricción a la movilidad motorizada como motor del cambio de paradigma, potenciando la implantación de carriles bicis y la movilidad unidireccional del tráfico, gestionada a partir de modelos de conectividad intermodal (arco – modo) que permita la fluida accesibilidad a los destinos tanto de personas como de mercancías transportadas, acomodar aceras más anchas para peatones, pintar sentidos en las aceras o puentes peatonales, para que las personas puedan circular con flujos separados... Con el objeto de conseguir ciudades más saludables y slows.	11.2 11.7	
9	Las administraciones locales junto con los productores locales, deben de llevar a cabo acciones coordinadas que permitan su inclusión en la carrera por consolidar el mercado de distribución on-line, con objeto de no quedarse descolgados de la nueva tendencia. Es preciso la creación de sinergias entre productos locales y plataformas de distribución, como, por ejemplo, los centros locales de distribución de mercancías, que concentren y creen economías de escala que les permitan ser competitivos en los mercados globales.	9.1 9.4 9.c	
12 16	La llegada de la COVID-19, ha dejado de manifiesto la voluntad de adaptarnos al nuevo escenario social como motor de generación de oportunidades.	12.8	16.7
11 9	Mejora de los espacios físicos, por medio de: <ul style="list-style-type: none"> - PLATAFORMAS LOGÍSTICAS PERIFÉRICAS: recintos situados en las proximidades urbanas. Centros locales de distribución. - TERMINAL URBANA. Pequeños centros de trasbordo o almacenaje situado dentro de la ciudad, cerca de las zonas elevadas de densidad comercial que precisan abundantes suministros de mercancías - Uso de aparcamientos públicos en determinadas horas para la distribución de la carga - Sistemas avanzados de gestión del transporte mediante apps que permitan conocer el estado de los aparcamientos reservados. 	11.2 11.3 9.1 9.4	
8 9	Rediseño de los procedimientos de reparto de mercancías, mediante soluciones centradas en la optimización de la distribución urbana de mercancías, estrategias para aumentar la eficacia y reducir los costes, incluido el reparto nocturno y taquillas internas de recepción de mercancía individuales por cada establecimiento.	8.2 9.4	

SIGNIFICADOS DE LA HOJA DE RUTA SIGUIENDO A LOS ODS

La localización anterior realizada de las actuaciones propuestas por esta Comisión en apoyo o siguiendo la hoja de ruta de las indicaciones de las metas de los ODS de la Agenda 2030 de Naciones Unidas tiene el siguiente reflejo gráfico y conocimiento de su significado

 11 CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES 11.2,11.5, 11.6,11.7 11.b	OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE					
	Sinergias				Consideración	
						
3.4, 8.2, 9.1, 9.4,9.c, 12.6,12.6,12.7,				16.7, 17.14, 17.17		



La ponderación de la contribución de las 11 actuaciones propuestas al logro de los ODS con los que se alinean se ha realizado teniendo en cuenta el número total de consideración de ODS respecto al total de actuaciones.

Se concluye que las propuestas de esta Comisión siguen la hoja marcada por las metas de ODS siguientes:

ODS	N.º veces observado	%	Metas
3	1	9	3.4 Enfermedades no transmisibles y salud mental
9	5	45	9.1 Infraestructura sostenible 9.4 Modernizar infraestructura, tecnología limpia 9.c Acceso a TIC e internet
11	6	55	11.2 Transporte público 11.5 Desastres y reducción de vulnerabilidad 11.6 desechos y contaminación en ciudades 11.7 acceso a zonas verdes y espacios públicos seguros 11.b Reducción de riesgos de desastres en ciudades
12	5	45	12.6 Empresas e informes sobre sostenibilidad 12.7 Adquisición Pública Sostenible 12.8 Educación para el desarrollo sostenible

ODS	N.º veces observado	%	Metas
16	1	9	16.7 Participación ciudadana
17	2	18	17.14 Coherencia de políticas 17.17 Alianzas público-privadas
8	1	9	8.2 Diversificación, tecnología e innovación