



**PROPUESTA DEL
COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS.
COMUNIDAD VALENCIANA
AL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE VALENCIA.**

Valencia
9 de septiembre de 2013

El documento que se nos aporta, recoge a grandes rasgos los objetivos y las líneas estratégicas del Plan, con las que se coincide.

Sin embargo, querríamos aportar nuestra colaboración a la elaboración del PMUS y su puesta en marcha clarificando de entrada una serie de cuestiones clave que aporten al análisis y al diagnóstico ideas básicas, para un recorrido eficaz en la tramitación del plan.

Estas ideas que vamos a exponer en parte están recogidas en la **LEY 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana**, y su clarificación entendemos que permitirá que el Plan alcance la efectividad deseable y no quede en un mero catálogo de propuestas que, en ocasiones, puedan resultar contradictorias como ha ocurrido en otras ciudades.

1. El plan debería partir del deseo de transformar el modelo actual de movilidad urbana en un modelo eficiente que, además, disminuya la población que sufre marginación por cuestiones de movilidad general autónoma. Sería conveniente que se aprovechara la oportunidad del PMUS para colaborar mediante algún convenio de investigación con las universidades valencianas.

2. No debe desvincularse **la movilidad de la accesibilidad**, en las áreas urbanas, ni desconectar el planeamiento de los planes de movilidad

La accesibilidad describe la facilidad con la que algo o alguien pueden ser alcanzados, y no solo depende de la distancia a la que uno se encuentra. La movilidad, en cambio, describe la facilidad para trasladarse de un lugar a otro. La primera va asociada al concepto de proximidad y resulta fácil de entender cuando se traducen, ambos, a estrategias diferentes.

3. Resulta importante establecer una línea clara que permita ir, progresivamente, **internalizando los costes del transporte**, los costes de la movilidad. De ese modo se favorecerán los modos más sostenibles, aquellos que son más eficientes en cuestión energética, pero también en impacto social, económico y ambiental. La internalización de los costes supone ajustar con criterios renovados los impuestos y precios que se imponen a los diferentes modos.

4. El establecimiento de un equilibrio ecológico en la movilidad urbana lleva a **implementar medidas de estímulo** para determinadas maneras de desplazarse, a la vez que exige **medidas restrictivas para los modos más insostenibles**: el espacio público de nuestras ciudades es limitado y en él no cabe una concurrencia de modos sin ningún tipo de jerarquización.

5. Por otra parte, resulta imprescindible **recuperar el equilibrio histórico** que se dio en el espacio público antes de la motorización masiva, entre funciones estanciales (paseo, comercio, descanso, juego...) y las derivadas de los desplazamientos. Con frecuencia se olvida este objetivo en los planes de movilidad ya que las transformaciones del espacio urbano que se han dado en las últimas décadas, ha roto ese equilibrio.

6. Un cambio de modelo en los patrones de movilidad requiere un compromiso municipal para reequipar los barrios, pero también la determinación para **modificar sustancialmente la forma y materialidad del espacio público**, lo que puede requerir rediseñar muchas de nuestras calles y plazas, introduciendo en buena parte de ellas el imprescindible arbolado.



7. Nos parece importante señalar que existen **encuestas relativamente recientes y estudios** de investigación, que permitirían iniciar la elaboración del PMUS con datos de partida ya conocidos, dado que bastaría matizar algunos aspectos para completar un cuadro actualizado de la situación.

8. Del mismo modo, conviene destacar que la transición hacia una movilidad más sostenible **no necesita de grandes operaciones en infraestructuras**. El aprovechamiento y reconversión de buena parte de ellas para otros fines más respetuosos con el medio resulta un objetivo muy realista.

9. Asimismo, el aprovechamiento y optimización de los recursos en materia de transporte público –autobuses, ferrocarril, metro, taxis, bicis- ha de ir en la línea de conseguir una **eficaz coordinación funcional y tarifaria**, a fin de no penalizar la gran cantidad de desplazamientos multimodales. Al mismo tiempo, cabe recordar la importancia de establecer eficaces planes sectoriales para resolver los desplazamientos masivos a grandes centros de trabajo u ocio.

10. Finalmente, hay que arbitrar eficaces e imaginativos programas de **participación pública** en la elaboración del PMUS, más allá de los obligatorios. Uno de los riesgos en la elaboración de dichos planes es precisamente el hecho de que la tramitación resulta muy farragosa, lo que deviene en una falta de intensidad y agilidad en las discusiones y debates sobre los problemas de fondo.

COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS
COMUNIDAD VALENCIANA
Valencia, 9 de septiembre de 2013