



HELENA OLCINA AMIGO, con DNI [REDACTED] y domicilio a efectos de notificación en València, calle Sta Teresa, 10, Código Postal 46001 València, actuando en calidad de Presidenta, en nombre y representación de la ASOCIACION CIUDADANA “PER L'HORTA”, inscrita con número CV-01-035474, en el Registro de Asociaciones de la Generalidad Valenciana, con el mismo domicilio social, con CIF G97295737 y correo electrónico perlhora@perlhorta.info.

Comparece y presenta el siguiente escrito de alegaciones al Plan de movilidad metropolitana del área de València (PMoMe València). [2022/5980], sometido a información pública por RESOLUCIÓN de 2 de junio de 2022, de la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad Sostenible.

1. Cuestionamiento del procedimiento

La susodicha resolución, al mismo tiempo, abre la vía para formular alegaciones al citado plan. De entrada, pues, cabe reflexionar sobre el procedimiento.

A los efectos de la participación ciudadana, el procedimiento elegido, tanto por la época en que se plantea, por el plazo establecido y por lo extenso del plan, resulta absolutamente inconveniente y, por tanto, debería llevar a la reflexión para considerar un nuevo formato acorde con los nuevos tiempos.

Aún calificado el plan como versión preliminar, 527 páginas de intensas tablas, cuadros y diagramas, además de las 261 páginas del Estudio ambiental y territorial estratégico, (sometido igualmente a información pública), no constituyen una base idónea para que resulte accesible al común de los ciudadanos, a pesar de que cada una de las personas que viven o trabajan en el Área Metropolitana de València son sujetos pasivos de la movilidad en sus diversas formas y en diferentes momentos.

El proceso participativo previo ha sido muy restringido, no ha habido una información pública consistente, y limitar el periodo de alegaciones en verano es una manera de evitar la participación pública, no de fomentarla.

Por esta razón, parece oportuno **solicitar una extensión del periodo de información pública**, al menos hasta finales del mes de octubre, incluyendo la promoción de debates públicos y la oportunidad de conocer, contrastar y alegar con tiempo y conocimiento.

Para un debate público adecuado y fructífero, es preciso que se identifiquen claramente no solo los objetivos básicos del plan y las garantías para su cumplimiento. También, la totalidad de actuaciones previstas, anunciadas o no, y las partidas detalladas de inversiones, para poder evaluar, decidir, y modificar en su caso, las prioridades de asignación de recursos públicos.

2. Observaciones de fondo

En algún momento, en este excesivamente extenso documento del PMoMe, se acierta a sintetizar lo esencial de la transición a una movilidad más sostenible, sin necesidad de tanto aparato estadístico ni propuestas a tan largo plazo:

“Por tanto, los principales retos que deberá abordar València y su área metropolitana en los próximos años debe basarse en:

1. *Potenciar desplazamientos a pie y en bicicleta dentro de València y dentro de los municipios del AM*
2. *Potenciar la red de transporte público en València (EMT): mejor oferta y mayor velocidad.*
3. *Gestionar estacionamiento en superficie (destino) para liberar espacio a viandantes.*
4. *Potenciar la red metropolitana de transporte público, para que sea una verdadera alternativa al uso del vehículo privado en desplazamientos intermunicipales y con València.*
5. *Conseguir una verdadera integración tarifaria de todos los modos de transporte.*
6. *Lograr una mejor calidad de aire y un espacio público al servicio del disfrute de la ciudadanía”*

No obstante, los planes y proyectos de movilidad, han de asumir de una vez su subordinación a la planificación territorial, liquidando la *autonomía* de la que vienen gozando desde tiempo inmemorial, aunque contraviniendo nuestro Estatuto de Autonomía, cuyo artículo 49, en su punto 9, establece como **competencia exclusiva de la Generalitat Valenciana** *“la Ordenación del territorio y del litoral, urbanismo y vivienda”*.

En nuestro caso, hay suficientes elementos para asegurar un marco razonable: en concreto, el *Plan de Acción Territorial Metropolitano de Valencia (PATEVAL)*, además del PAT de l’Horta, derivados ambos de la Ley 5/2014 de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje (LOTUP).

Recordemos que el primer documento llamado “Plan de Movilidad Metropolitana València. Borrador del Plan y Documento Inicial Estratégico” (PMoMe) se hizo público en mayo de 2018, por la entonces denominada “Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio” (antecedente de la actual Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad).

Ese plan se englobaba en el marco de las tipologías de planes de movilidad previstas por la Ley 6/2011, de Movilidad de la Comunidad Valenciana, como plan supramunicipal de ámbito metropolitano, con el objetivo de coordinar las políticas y actuaciones de movilidad en todos los municipios del área Metropolitana de València.

Se afirmaba que *«Análogamente, el Plan de Acción Territorial Metropolitano de Valencia*

(PATEVAL) es un instrumento de ordenación territorial integral de escala supramunicipal, tal y como se prescribe en el artículo 6 de la Ley 5/2014 de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje (LOTUP). Este plan viene a paliar la falta de coordinación del planeamiento general estructural de los municipios del entorno de Valencia, después de la abolición en el año 2000 del Consejo Metropolitano de l'Horta, el cual aplicaba las Normas de Coordinación Metropolitanas aprobadas en 1986».

Hemos destacado en negrita lo que nos parece esencial de este párrafo.

Es decir, en la lógica de la ordenación del territorio, es este plan, el PATEVAL, a falta de otro de ámbito territorial superior, el marco de referencia para las inversiones y proyectos, tanto estrictamente urbanísticos, como de infraestructuras, en este caso, en el Área Metropolitana de Valencia.

Lo mismo podríamos decir del resto de los planes locales de movilidad, que inevitablemente han de asumir las determinaciones de los respectivos planes generales municipales de ordenación urbana. La práctica, sin embargo, nos viene diciendo que los planes de movilidad gozan, así mismo, de autonomía urbanística, cuando no de un preocupante desinterés por parte de los ayuntamientos que los han promovido.

Así pues, los procesos de elaboración, tanto del PMoMe como del PATEVAL, en 2018, iban en paralelo, efectivamente, pero los dos sufrieron, al mismo tiempo, una suspensión «de facto», puesto que en ambos casos su elaboración y discusión pública fue interrumpida, y solo en 2022 se reabre la información pública del PMoMe, pero con un cambio sustancial: la subordinación del mismo a otro documento, «UNEIX», presentado por la Presidencia de la Generalitat Valenciana en marzo de 2019.

En el PMoMe presentado el 2022, se define el Programa UNEIX como *“un documento estratégico de la Generalitat que define las principales líneas estratégicas de actuación a seguir y a desarrollar en materia de movilidad, infraestructuras y servicios de transporte en el periodo 2018-2029. El objetivo del mismo es definir el escenario futuro que se quiere para la Comunidad Valenciana y planificar el marco estratégico, las pautas y las directrices que permitan, mediante el impulso de la inversión, desarrollar actuaciones para alcanzarlo.”*

En el PMoMe de 2022 se afirma que *“Ambos documentos (UNEIX y PMoMe) han sido elaborados de manera conjunta y concertada, de modo que se alinean de modo eficiente las estrategias de la Comunidad con las del Área Metropolitana de València, en materia de movilidad sostenible.”*

Esta afirmación no parece refrendada por la realidad, puesto que en el borrador del PMoMe de 2018 se hacía referencia repetidamente a la relación estrecha entre el Plan de Movilidad y el Plan de acción Territorial (PATEVAL), sin ninguna referencia a UNEIX, que, como hemos señalado, aparece en 2019 impulsado por un órgano diferente.

Resulta importantísimo destacar esta disonancia, pues al desvincular el PMoMe de la planificación territorial, se abre la vía a la discrecionalidad, es decir a la reiterada autonomía de los proyectos de infraestructuras respecto del marco urbanístico, que es tanto como separar movilidad y usos del suelo, el vicio original de la mayor parte de las disfunciones territoriales y urbanísticas acaecidas como consecuencia de la aparición y extensión del uso del automóvil, y a la que el Movimiento Moderno dio carta de naturaleza con la implantación del *zoning*.

De hecho, en la práctica, UNEIX es un catálogo de obras públicas, la mayoría previamente decididas, unilateralmente por el Ministerio de Fomento, en materia de gran viario, Alta Velocidad ferroviaria, y crecimiento portuario, que se incluyen acríticamente en el nuevo PMoMe, y condicionan su coherencia.

Mientras tanto, el PATEVAL, ya prácticamente redactado conjuntamente con el avance del PMoMe (2018), continúa paralizado. Así que podríamos afirmar, siguiendo esta lógica oficial, que sobran ambos planes.

UNEIX recogía y daba por buenas todas las inversiones y actuaciones en marcha o previstas, incluyendo la apuesta por la ampliación del puerto, de la red troncal de carreteras del Estado (la A-7, la V-21, la V-30, la V-31) y de la alta Velocidad ferroviaria, es decir: reafirmaba la continuidad y la amplificación de las políticas que han contribuido a la insostenibilidad del sistema de transportes, al concentrar las inversiones estatales en esas actuaciones, mientras se abandonaba la red de Cercanías y trenes regionales, y se negaba la financiación a los sistemas de transporte metropolitano valencianos.

Todos estos proyectos han sido objeto de alegaciones y oposición por parte de Ayuntamientos, por la misma Generalitat o por colectivos ciudadanos.

Por citar un caso concreto, no es aceptable una política de ampliación del viario unilateral (caso, por ejemplo, del by-pass), por parte del Ministerio, cuando ya resultan harto conocidas, desde hace décadas, las indeseables consecuencias de tales prácticas. En repetidas ocasiones hemos denunciado la incompatibilidad de estas prácticas con los objetivos del desarrollo sostenible y la descarbonización del planeta.

La coordinación de las actuaciones e inversiones (también de las estatales) tendría que hacerse, en nuestro caso, desde una perspectiva metropolitana, donde el Ministerio podría aportar su gran capacidad financiera, preferentemente en proyectos de movilidad sostenible, transporte público metropolitano, e integración del sistema de transportes.

Así mismo, en el PMoMe se proponen un gran número de actuaciones de mejora y creación de nuevas ofertas de transporte, muchas ya decididas por la Generalitat o el Ministerio, pero subsisten muchos interrogantes sobre la duplicación de oferta y sobre los vacíos del servicio.

Cuando se habla de sistemas MetroTram, de creación de plataformas reservadas para un sistema rápido de bus, parece tratarse de nuevas plataformas, independientes de la red viaria actual, de forma que supondría un incremento de la obra pública y de la ocupación de territorio, en lugar de un cambio de uso del viario excesivo ya existente.

La misma duda aparece cuando se habla de la segregación de carriles BUS-VAO, reservados al transporte público y coches con ocupación mayor que el conductor. Pero es que la reflexión sobre el exceso de viario en el área metropolitana no aparecía claramente en el diagnóstico inicial, y en las propuestas de UNEIX que guían el actual PmoMe, se aceptaban acríticamente todas las ampliaciones de carriles en la red viaria de titularidad estatal, autonómica o de la Diputación.

Por todo lo dicho anteriormente, estas son, **a falta de un análisis más pormenorizado (que solo puede facilitarse con una ampliación cuantitativa y cualitativa del proceso de participación)** las **RAZONES BÁSICAS QUE NOS LLEVAN A RECHAZAR EL PLAN:**

a) El PMoMe asume sin más las ampliaciones del puerto de València y del by-pass, calificadas como inaceptables por diversos colectivos sociales, y continúa dando por necesarias nuevas ampliaciones de viario en los accesos a la capital. No se entiende cómo cuestiones tan determinantes, de carácter estructurante, han pasado acriticamente en el documento del PMoMe.

b) El PMoMe, así mismo, da por válido un proyecto ferroviario del ministerio –túnel pasante incluido- para el Área Metropolitana, aquí también sin dedicar una mínima reflexión alternativa. Un proyecto que todavía no ha dado por cerrado el proceso de participación, a falta de responder a las alegaciones del pasado mes de noviembre. No conocimos en su momento, si la hubo, una respuesta razonada de la Generalitat Valenciana a este importante paquete de proyectos.

Y que, además, ya está incurriendo en contradicciones, pues mientras se anuncia (julio de 2022) el convenio para la ejecución del canal de acceso, al mismo tiempo se plantea la ampliación de la (provisional) estación ferroviaria de Joaquín Sorolla.

Este solo conjunto de proyectos ferroviarios representa el 73,4% del presupuesto de inversión global del PMoMe, que asciende a poco más de seis mil millones de euros.

En los dos apartados anteriores, proyectos de extraordinario impacto territorial, no nos parece razón suficiente para esta inhibición de la Generalitat Valenciana el argumento, con frecuencia esgrimido, de que se trata de proyectos de interés general cuya competencia exclusiva recae en la Administración central del Estado. Probablemente bastaría una petición formal de la Generalitat Valenciana para fijar un marco de acuerdo sobre esta clase de proyectos (como por cierto disponen formalmente los estatutos de autonomía de Catalunya y de Andalucía).

Un acuerdo que, viendo la crítica situación social y ambiental que padecemos, a la que cabe añadir la insuficiente financiación autonómica, debería llevar a reconducir los proyectos claramente inoportunos para resolver otros problemas reales de nuestro sistema de transportes, en aquellos aspectos que tienen una mayor incidencia en la mejora de la movilidad por modos colectivos.

Y, además, insistimos, porque estas actuaciones contradicen frontalmente todas las declaraciones que emiten nuestros gobernantes locales, autonómicos y estatales a favor de la lucha contra el Cambio Climático y de la recuperación del espacio público para la gente.

c) En la justificación del PMoMe se hace referencia a *«la necesidad de procesos de planificación más sostenibles e integradoras como una forma de abordar esta complejidad e identificar un conjunto apropiado de políticas ha sido ampliamente reconocida. Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible abarca esta idea de un enfoque integrado; fomenta el desarrollo equilibrado de todos los modos de transporte pertinentes, al tiempo que fomenta un cambio hacia modos más sostenibles».*

No se puede calificar como «desarrollo equilibrado» cuando en el apartado de inversiones aparece con el 73% las actuaciones ferroviarias del Estado, centradas en la alta Velocidad, o el túnel pasante, y no precisamente en las Cercanías, y no se tienen en cuenta otras inversiones del Ministerio de Transportes en ampliación de la red básica de carreteras, que si se llevaran adelante contribuirían a incrementar la insostenibilidad del sistema de transporte del Área Metropolitana de Valencia.

PARA FINALIZAR

- ✓ Reclamamos la culminación y aprobación del PATEVAL, junto a un PMoMe coherente, centrado en los problemas reales del área Metropolitana, sin asunción previa de grandes infraestructuras de enorme impacto, y que ponga en primer plano una estructuración equilibrada del territorio, con prioridad a la Infraestructura verde, la creación de proximidad (cascos urbanos a escala humana, sin necesidad de transporte mecanizado) y una óptima coordinación técnica y funcional de la infraestructura actualmente disponible.

- ✓ Reclamamos que, a la hora de analizar los objetivos y estrategias del PMoMe, se incorpore una visión científica y cuidadosa sobre los problemas del cambio climático acelerado, y sobre sus implicaciones en la base material (ambiental) del actual sistema, para impulsar unos cambios en profundidad en las formas de vivir, de producir y de transportar.

- ✓ Reclamamos que se vuelva a una visión coherente y ordenada de las políticas públicas, donde las actuaciones concretas sean coherentes con unos objetivos de adaptación y mitigación ante el cambio climático, no predeterminadas por intereses empresariales o visiones sectoriales sin control democrático.

- ✓ Reiteramos la necesidad ineludible de ampliar y modificar sustancialmente el proceso de participación pública de tan importante plan, lo cual exige la paralización de aquellos proyectos citados anteriormente que contravienen abiertamente los objetivos que se pretenden cumplir.

En València, a 29 de agosto de 2022