

**DEMARCACIÓN DE ANDALUCÍA, CEUTA Y MELILLA DEL CICCPC – PMUS SEVILLA 2021**

## **Alegaciones de los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos al Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Sevilla**

- **Un grupo de trabajo formado por siete ingenieros especializados en movilidad urbana han redactado las aportaciones al PMUS, conjugando capacidad técnica e imparcialidad**
- **Instan a la creación de una Autoridad Única de Transporte Metropolitano y de una Red de Autobuses en Plataforma Reservada, con tramos puntuales en pasos inferiores, pensada para su posible extensión metropolitana y como solución intermedia para adaptarse en un futuro a líneas tranviarias o de metro ligero**
- **Consideran ineludible la reclamación a las administraciones competentes de las infraestructuras pendientes (Metro, cierre SE-40, anillo de Cercanías, conexión aeropuerto, etc) y la apuesta por el transporte público y la movilidad no motorizada**

Las alegaciones al Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Sevilla 2021 del grupo de trabajo creado por la Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos (CICCPC) **ponen las pautas para convertir la capital en una ciudad mejor conectada, que dé valor a su naturaleza metropolitana, con un transporte preeminentemente público, intermodal y menos contaminante**, y donde la movilidad no motorizada y peatonal cobre un papel vital en los flujos, con una mirada integral a los barrios y no sólo a la centralidad de la urbe.

La conectividad de la metrópoli debe abordarse en el corto plazo, según las conclusiones del grupo de trabajo, a través de **una Red de Autobuses en Plataforma Reservada (BTR)** en superficie, sobre los principales corredores y avenidas urbanas –con una sección de al menos 30 metros-, para integrarse con el resto de modos, que salve con pasos inferiores los puntos conflictivos de intersecciones. Al entender que en el marco temporal del PMUS (10 años) “no estarán todavía desarrolladas las soluciones ferroviarias” (Metro y Cercanías), consideran “urgente” la realización de esta alternativa más “asequible y de sencilla ejecución”, pero pensada con una proyección a futuro. “Esta red BTR podría ser transformada en una red de tranvías o metro ligero y extenderse de forma planificada hacia el exterior del municipio” y su área metropolitana, como apuntan en el documento de alegaciones presentado. Una premisa fundamental de esta red sería la dotación con vehículos eléctricos o de hidrógeno y una mejora en la comodidad del usuario, con andenes elevados, entrada y salida por todas las puertas y cancelaciones previas, entre otras.



Los ingenieros de caminos conciben una ciudad global que mira más allá de su término para idear una movilidad eficiente. Por ello, “consideramos que, más allá de limitarse a operar dentro del ámbito de sus competencias, el Ayuntamiento debe jugar un papel más activo en la creación de una **Autoridad del Área Metropolitana o Autoridad Única del Transporte Metropolitano (AUTM)**”. De forma complementaria, insisten en consensuar una **Tarjeta Única Multimodal Metropolitana** con Adif y Tussam, “que sirva para todo tipo de transporte en el mismo billete”. Asimismo, apuntan la necesidad de revisar y actualizar el Plan de Transporte Metropolitano de Sevilla de 2007 y su coordinación con el PMUS.

Esta trama metropolitana no estaría completa sin la reclamación por parte del Ayuntamiento de Sevilla a las administraciones regional y central de la “**programación ineludible**” de las **infraestructuras territoriales pendientes**, como “la Red Completa de Metro, completar la SE-40, la terminación del Anillo de Cercanías, la conexión ferroviaria con el aeropuerto, el eje ferroviario transversal de Andalucía o el Metro Ligero de Alcalá de Guadaíra”.

### **Modos menos contaminantes**

“Las propuestas del PMUS deben orientarse hacia **una reducción y racionalización de la movilidad obligada residencia-trabajo y estudios (...)**, encauzándose hacia un transporte público de máxima calidad y lo menos contaminante posible”. En opinión del grupo de trabajo, “también sería conveniente que se pensase en **la óptima conexión de los itinerarios peatonales** –y de todos los modos no contaminantes- con los sistemas de transporte públicos, en recorridos cómodos y con máxima accesibilidad a las estaciones y paradas”, con un Plan de Accesibilidad Universal, estableciendo un programa de movilidad y accesibilidad peatonal para todos los barrios de la ciudad y no únicamente en los sectores céntricos.

Como **modos de transporte complementarios**, aunque con un valor en crecimiento, los ingenieros de caminos promueven la redacción de directrices concretas sobre la integración de las nuevas formas y soluciones de movilidad como los vehículos personales y patinetes, los VTC, la movilidad compartida o el transporte a la demanda. Reclaman una apuesta “más ambiciosa” del PMUS por la bicicleta, que tendría que copar una mayor participación en la movilidad urbana y metropolitana.

Por último, en su documento de alegaciones los ingenieros de caminos urgen al Ayuntamiento a elaborar un “**Plan de Actuaciones Específicas, comprometido, programado y presupuestado**, en los asuntos de su competencia, para su realización sin demora en el marco temporal del PMUS”. **El CICCIP se pone a disposición del Consistorio sevillano para colaborar en la elaboración y concertación de soluciones más concretas y la materialización de las líneas generales aportadas.**

---

**Para más información o contactar con los representantes:**  
**682 210 021 - Susana Marín. Responsable de Comunicación**  
**[prensa.andalucia@ciccp.es](mailto:prensa.andalucia@ciccp.es) - <http://webandalucia.ciccp.es/>**