



TALLER TERRITORIAL UNEIX VALÈNCIA

La Càtedra de Cultura Territorial Valenciana de la Universitat de València i la Conselleria de Vivenda, Obres Públiques i Vertebració del Territori han organitzat el Taller UNEIX-València, en el marc del *Programa Estratègic per a la Millora de la Mobilitat, Infraestructures i el Transport de la Comunitat Valenciana*.

Ha consistit en una taula redona on es van debatre les necessitats de mobilitat, infraestructures i transport que té la província de València, en el marc del document estratègic que està elaborant la Conselleria de Vivenda, Obres Públiques i Vertebració del Territori.

El taller va tindre lloc el **dimecres 23 de maig, a les 16:00 h en Saló d'Actes de la Facultat de Geografia i Història**, de la Universitat de València.

La sessió va començar amb una taula de benvinguda en la que D. Josep Montesinos, degà de la Facultat de Geografia i Història, va inaugurar la jornada. El degà junt amb D. Joaquín Farinós, director de la Càtedra de Cultura Territorial Valenciana van destacar la importància de la col·laboració entre la Generalitat i la Universitat de València. Esta jornada s'emmarca en el conveni que tenen firmat ambdós entitats per a la col·laboració en la realització d'actes de divulgació, participació i estudi en l'àmbit de la planificació territorial, la vivenda i les infraestructures. D'esta manera la Conselleria i la Universitat col·laboren realitzant activitats formatives, culturals i de reflexió universitària orientades al coneixement i la difusió d'estes temàtiques competència de la Conselleria.

D'altra banda, el director general d'Obres Públiques, Transport i Mobilitat de la Generalitat D. Carlos Domingo i tècnics de Conselleria van presentar el programa i van explicar la metodologia que s'està seguint per a la redacció d'este Programa Estratègic així com el procés de participació en la fase de definició d'objectius i directrius durant la redacció del document en què es desenrotlla la jornada.

A continuació va començar una taula redona en què van participar tres experts i que va ser moderada pel director general d'Obres Públiques, Transport i Mobilitat.

D. David Moncholí, d'Idom Consultoria, redactor del pla metropolità de mobilitat de l'àrea de València que està realitzant la Conselleria, va comentar l'evolució de les polítiques de planificació de la mobilitat, des de les primeres orientades al vehicle de motor, després al moviment de les persones passant a les orientades a la vida urbana i al transport com a lloc i finalitzant en la planificació per a l'accessibilitat. Va parlar de les oportunitats però també dels riscos que les noves tecnologies poden suposar a l'hora d'entendre la mobilitat.

Respecte a com abordar el repte de la mobilitat en l'àrea metropolitana de València va apuntar algunes idees com la de potenciar desplaçaments de vianants i amb bicicleta en relacions de curta distància, completar la xarxa de transport públic d'alta capacitat i qualitat, implantar de forma planificada les plataformes de mobilitat com a servici(MaaS), planificar i gestionar el desplegament del vehicle autònom, integrant-ho en el sistema de mobilitat sostenible de la ciutat i preparar als municipis de l'AMVLC perquè s'autoadapten al nou entorn d'urbanisme autònom, i va recalcar la importància de planificar per al futur que volem.

D. Evarist Caselles, responsable de Gestió Turística del Patronat Provincial de Turisme de València de la Diputació de València, va explicar els grans canvis que s'estan veient en relació amb el tipus de turisme que arriba a la província de València. El canvi en el tipus de demanda en la pròpia àrea metropolitana, en número i tipus de turistes, en augment en dies d'estada, en necessitat d'activitats també fora de la pròpia àrea metropolitana i el que això implica en relació amb la mobilitat. Va comentar les necessitats de transport públic d'estos turistes i les oportunitats de negoci que poden sorgir en els municipis d'interior si li's facilita l'accés per mitjà de transport públic a les ciutats mitges de la província, (Gandia, Sagunt, Requena, Xàtiva, Alcoi, etc), que poden actuar de pols generadors d'activitat.

D. José Vicente Latorre, responsable de l'àrea d'eficiència energètica de l'IVACE, qui va explicar el Pla d'Impuls del Vehicle Elèctric i desplegament de la infraestructura de recàrrega de la Comunitat Valenciana que està desenvolupant la Generalitat.

A continuació es va passar a un torn de preguntes amb el públic que va participar activament. Entre altres temes es van comentar els següents:

- Transport públic a polígons industrials que és pràcticament inexistent i de la necessitat de disminuir el nombre d'accidents *in itinere* als centres de treball.
- Problemes d'accés a la ciutat, possibilitat d'aparcaments dissuasoris en estacions de tren o metre.
- Dificultat per als ajuntaments de poder rebre subvencions per a l'adquisició de vehicles elèctrics ja que la majoria no els compren sinó que acudixen a rènting o lísing.
- Mobilitat concentrada i mobilitat difusa: en les àrees urbanes i metropolitanes, però també en els espais rurals i interiors. Què es pensa per a ells (accessibilitat i (inter)conectividad).
- Conveniència que els plans de parada d'autobusos cobrisquen tota la xarxa de carreteres independentment de que administració siga la titular.
- Necessitat de conscienciar a la ciutadania dels usos de sistemes de mobilitat sostenible, importància de les campanyes de sensibilització i promoció i dificultats pressupostàries per a l'administració de portar-les a cap.
- Importància dels hàbits i costums dels consumidors. En la recarrega de cotxes elèctrics, aparició de la figura del "prosumidor" (consumidors de l'energia que produïxen).
- Dificultats d'accés en transport públic a la Universitat Politècnica dels estudiants residents fora de la corona metropolitana amb temps de 1,5-2 h per a arribar.
- Necessitat que en les taules de coordinació interadministrativa es tinga en compte al col·lectiu universitari que és molt específic.
- Necessitat de realitzar campanyes de sensibilització en mobilitat sostenible (foment de l'ús del transport públic o de la cultura d'anar caminant).
- Conciliació de la vida familiar i laboral; en general (ambdós sexes), encara que habitualment correspon en major grau a la dona (perspectiva de gènere).
- Les persones tenen dret a l'accessibilitat (més que a la mobilitat sense més).
- La mobilitat no obligada ja supera a l'obligada, la qual cosa suposa un problema als gestors ja que apareix una mobilitat difusa que s'ha de tindre en compte.
- Els sistemes de *car sharing* que estan apareixent, tots els grans fabricants tenen les seues empreses de *car sharing*, la qual cosa dóna idea de les expectatives de futur que hi ha.
- Els moviments que estan tenint lloc en el sector empresarial dels fabricants de cotxes, empreses d'internet, de programari de gestió de tràfic... apunten a les expectatives que la mobilitat com a servici (*maas*) està generant. Oportunitats i riscos que açò implica.

-
- Problemes d'efectes barrera que es troben els modes no motoritzats amb les grans infraestructures viàries i ferroviàries.
 - Problemàtica específica dels accidents *in itinere* als centres de treball. Estrés per horaris molt estrictes d'entrada. Possibilitat d'establir horaris flexibles i escalonats per a suavitzar les puntes de tràfic i disminuir la congestió.
 - Dificultat de trobar informació i explicació fàcil en l'àrea de València sobre els modes de transport públic per als turistes i en general per a tots els usuaris.
 - Falta de connexió transversal amb transport públic en els municipis de la comarca de l'Horta Nord.
 - Possibilitat d'introduir canvis legals que amb molt baix cost poden suposar impactes molt positius a l'hora d'implantar mesures de mobilitat sostenible (estàndards urbanístics per exemple d'aparcaments o incentius fiscals, acreditacions "verdes" per a empreses que faciliten l'accés al treball dels seus treballadors per mitjans sostenibles, etc).
 - Necessitat d'una major coordinació interadministrativa (no sols per a coordinar mitjans -intermodal- sinó també responsabilitats i competències per a fer el resultat més eficient). El tema de la coordinació i la governança-bon govern haurien d'anar inclosos explícitament indicant-se que coses han de ser coordinades, els que estan implicats i com s'ha d'articular eixa coordinació, amb que recursos i que responsabilitats (orde/jerarquia), és necessari que estos temes queden ben explicats en l'Estratègia i queden acordats per a la seua aprovació.
 - Necessitat que es considere la defensa dels valors patrimonials com a recurs.
 - Un dels reptes que el Programa haurà d'escometre és el tipus de model de mobilitat que persegueix; açò és, si s'aposta a una sola cosa: gestionar mobilitat (mobilitat individual, mobilitat col·lectiva, intermodal - en eixos casos si elèctrica i si sí quins tipus de font d'alimentació, si tradicional o alternativa...) o si el que es persegueix és reduir la mobilitat (obligada) i l'ús de mètodes alternatius (no sols bici, sinó també anar caminant).
 - Respecte el tema del vehicle elèctric: subvencions, punts de recarrega, capacitat tècnica i normativa, es va comentar l'efecte impulsor que pot tindre l'administració (punts de recarrega municipals, etc) fins que la iniciativa privada prenga la iniciativa.
Respecte a la generació d'energia, és un aspecte crucial el tema de l'autogeneració (solar principalment) i autoconsum. També és important l'ús dels punts de càrrega en els municipis d'interior per a "articular nous ancoratges territorials".
Cal recordar que la UE esta preparant (si no ho està ja) una Directiva perquè els municipis en els seus plans generals d'ordenació municipal consideren obligatòriament la instal·lació d'este tipus d'instal·lacions fotovoltaïques.