



Taula temàtica 2. Infraestructuras, Movilidad y Energía.





## 1 Introducción

El presente documento resume las cuestiones tratada en la Mesa temática sobre Infraestructuras, movilidad y energía del Plan de Acción Territorial Metropolitano de València (en adelante PATEVAL).

La reunión se celebró en la la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori sala 3 del edificio B, calle de la Democràcia, 77, el día 6 de marzo de 2018, entre las 11:00 y las 15:00h.



## 2 Participantes

### CONSELLERIA D'HABITATGE, OBRES PÚBLIQUES I VERTEBRACIÓ DEL TERRITORI

Lluís Ferrando Calatayud	Director General d'Ordenació del Territori, Urbanisme i Paisatge
Vicent Doménech Gregori	Subdirector General d'Ordenació del Territori i Paisatge
Carmen Gallart Piñol	Cap del Servei d'Infraestructura Verda i Paisatge

### EQUIPO REDACTOR DEL PATEVAL

José María Ezquiaga	Coordinador del equipo redactor del PATEVAL
Daniel Monleón	Arquitecto del equipo redactor del PATEVAL
José Luis Gisbert	Arquitecto del equipo redactor del PATEVAL



### ENTIDADES O COLECTIVOS ASISTENTES

Alfredo García	Director Departamento de Ingeniería e infraestructura de los transportes. UPV Universitat Politècnica de València
Ismael Ferrer	Jefe de la Demarcación de Carreteras. Dirección General de Carreteras
Eduardo Ramos	Director técnico de EMTRE Entitat Metropolitana per al Tractament de Residus
Raquel Pastor	Comisión de movilidad del Colegio de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos
Ricardo Cerezo	Jefe del área técnica de la EMSHI Entitat Metropolitana de Serveis Hidràulics
Joaquín Juste	Gerente EMSHI
Manuel Guerra Vázquez	Subdirector de la Autoridad Portuaria de València y Sagunto
Joan Olmos	ICCP, Terra Crítica
Josep Llín	Subdirector de la Generalitat Dirección de Mobilitat
Ángel Rodríguez	Dirección de área de proyectos e ingeniería

---

Francesc Arechavala

Consultora PMUS\_AMV

---

Chema Torner

Cap del Servei Mobilitat Urbana

---

María Pérez

ATM Autoridad Transporte Metropolitana

---

José Luis Miralles

Director del Departament d'Urbanisme. UPV

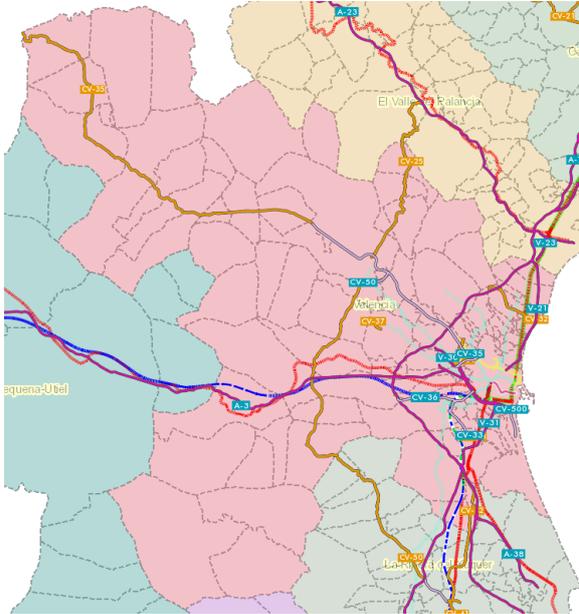
---

Se convocaron también a los representantes de:



### 3 Temas analizados

El presente apartado resume las aportaciones y las intervenciones de los participantes en la mesa sectorial.



#### 3.1 ¿Cuál es el ámbito del Área Metropolitana?

Vicent Domenech nos remite al papel de los PAT para ser capaces de desarrollar la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana y a la discusión que entonces se celebró al respecto, las áreas funcionales y la distinción de 3 anillos organizados según 1ª corona dentro de la circunvalación A7, 2ª donde el Camp del Túria se extiende y por último la 3ª Los Serranos. Los datos corresponden con encuestas de hace 10 años.

Chema Torner del servicio de movilidad urbana de la Generalitat, nos remite a la respuesta que da la formación de la propia Autoridad Transporte Metropolitano y a la ley que incluye a los municipios que abarca, matizando que la observación de las relaciones pendulares a través de las encuestas y los datos digitales proveen. Explica que se mantiene la distancia asumible por las personas de 1h de transporte para desplazarse hasta su lugar de trabajo, algo que según avanzan las tecnologías de transporte o se mejoran las infraestructuras, hace que el área varíe su extensión, requiriendo mecanismos flexibles para su detección y modificación.

Los trabajos de análisis dibujan áreas menores alrededor de los núcleos urbanos conurbados, sistemas conurbados.

Joaquín Juste comenta la naturaleza supramunicipal de la EMSHI con competencias en servicios hidráulicos de abastecimiento y tratamiento de aguas residuales, y que hereda muchos aspectos planteados por las Normas de Coordinación Metropolitana de 1988, englobando a 46 municipios siendo gobernados por 51, para adaptarlo debe modificarse la ley de creación y que quizás sea buena idea comenzar a trabajar en sistemas más flexibles de gestión y delimitación.

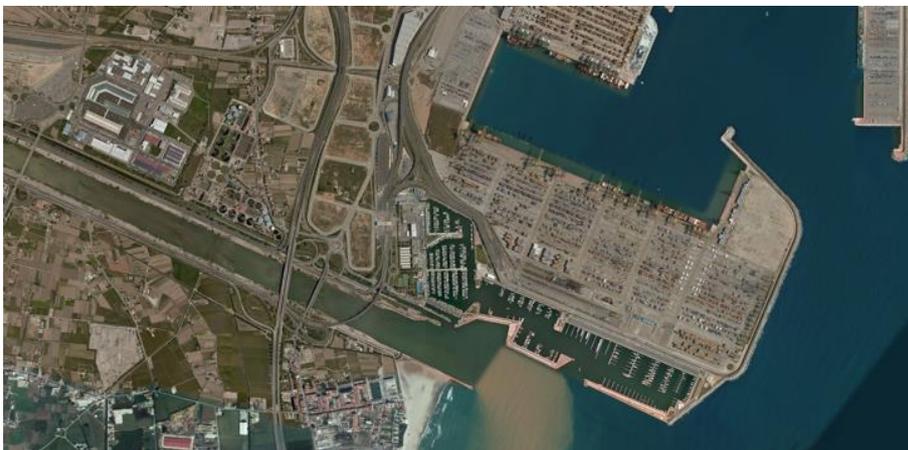
José María Ezquiaga coordinador del equipo redactor, señala que el ámbito del trabajo seguirá al ámbito de cada área del mismo hasta donde lo requiera, para su mejor integración y respuesta propositiva.

Eduardo Ramos de la EMTRE observa que desde el punto de vista de los residuos urbanos el ámbito territorial se centra en los municipios dentro de la circunvalación A7. Si bien éste área envía a Dos Aguas sus residuos para tratamiento, es decir, no resuelve en su ámbito el residuo producido.

María Pérez desde la Autoridad Transporte Metropolitano dibuja un escenario de competencia única y título unificado para facilitar el acceso de los ciudadanos al transporte público, por lo que el AMV se organiza entorno a los ejes de comunicación futuros. El sistema de transporte y ticket unificado permite realizar seguimiento de dicha movilidad pendular.

Josep Llín, recuerda que, si somos capaces de trabajar de forma integrada en los corredores de transporte del AMV desde todas las administraciones, entonces, estaremos atendiendo a las necesidades colectivas y no sólo a nuestras competencias segmentadas. Por tanto, dibuja un AMV como un espacio de integración interadministrativa a todos los niveles: Estatal, autonómico, Diputación, y municipios.

Las reflexiones aportadas por Joan Olmos, desvelan cómo los diferentes gestores de infraestructuras al adoptar decisiones unilaterales dibujan el AMV, al resultar ésta influenciada en términos de tiempo y alcance por la habilitación o mejora de sus infraestructuras. Por tanto, el AMV es consecuencia de esta superposición espacial y temporal de competencias, resultando un territorio dinámico que observar.



### 3.2 Infraestructuras en el AMV

La evolución de las infraestructuras se produce a partir de la autoridad que cada ámbito competencial confiere. No existe una visión coherente del territorio al que sirven, como las diferentes intervenciones han dejado claro, pese ser reclamada por los responsables autonómicos y detectarse como un factor de competitividad metropolitano.

Ismael Ferrer nos ofrece una lectura de la red de carreteras estatal, en la que detecta un uso inadecuado de la circunvalación A7 por parte de tráficos metropolitanos, a su juicio, éstos deberían estar canalizados por otra jerarquía de carreteras, que no es de su competencia. Señala además la necesidad de aumentar la capacidad de las mismas, mediante ampliación ocupando nuevo territorio, pero reconoce la capacidad de mejora que todavía tienen si se gestionan los carriles de alta ocupación como se ha realizado en Madrid o Barcelona sin haberse ensayado todavía en València.

Manuel Guerra, desde la óptica de la Autoridad Portuaria, interpreta que el cauce del río urbano es reconducible con la ejecución de un colector en su lugar, a pesar de la importancia que le otorgan los ciudadanos quienes lo aprecian como final del Jardín del Túria. Señala la fragilidad de los accesos al puerto y la necesidad de ampliación del espacio de infraestructuras como la V30 o el puente de acceso de camiones destinada a absorber la ampliación futura del puerto, sin contemplar la opción ferroviaria y sin cuantificar las emisiones derivadas del tráfico por V30 que afectan al conjunto de la ciudad. Subraya la relación directa entre la ampliación estimada del puerto y la ampliación de infraestructuras que necesitarán.



Josep Llín traza una estrategia integradora, donde en lugar de focalizar de forma aislada los problemas de cada sistema se trabajen los corredores de transporte metropolitanos con la capacidad de integración de soluciones multimodales y experiencias evolutivas de otras áreas metropolitanas europeas. Esta estrategia pasa por contemplar todos los modos, incluso la red de itinerarios no motorizados, que hoy está a 30 años de distancia en términos de despliegue y desarrollo en comparación con otros modos como las carreteras, y en la que hay que recuperar la permeabilidad territorial, que la red de infraestructuras, ha fraccionado. El resultado hoy a la vista de todos es un paisaje poco permeable, que a pesar de su belleza y valor no es posible recorrer desde los modos no motorizados, por su segmentación y aislamiento.

Raquel Pastor señala que existen alternativas no exploradas, frente a la mera ampliación de ancho de infraestructuras, que deberían emplearse con carácter previo para aumentar la capacidad de las vías, ya que permiten destinar el alto coste de las obras.

Joan Olmos nos recuerda el gran olvido del aliado ferroviario, toda vez concentrados los esfuerzos en infraestructuras de carreteras dejando de lado la mejora de cercanías, metro y transporte ferroviario de mercancías. Éste último gran olvidado con un 3% de peso frente al 30% de media europea, donde además sus directrices llevan años recomendando reducir las emisiones y dependencia del transporte del petróleo en favor de otras alternativas limpias como el transporte por ferrocarril.

José Luis Miralles nos señala la importancia de profundizar en la planificación de dicho transporte que probablemente sature la capacidad del túnel de Serrería y deba considerarse el trazado en pasillo junto a la circunvalación lo que permite a su vez servir a áreas logísticas en la segunda corona.

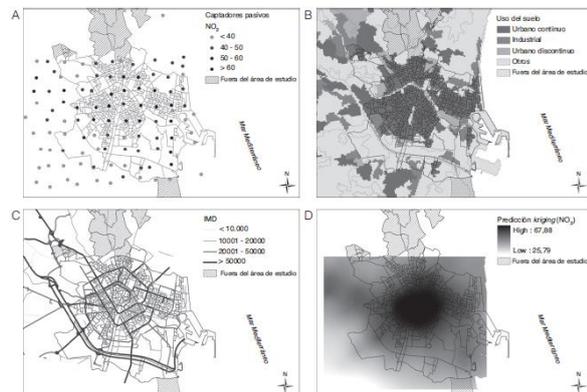
### 3.3 Nuevas tecnologías

Alfredo García señala que estamos a las puertas de un cambio radical en la movilidad. Apunta a contemplar la evolución tecnológica que probablemente termine cambiando pautas y alcances dentro de la propia AMV, la extensión de autonomía que permite la asistencia de bicicletas y patines amplía automáticamente el alcance de la red existente de metro y cercanías. Debe por tanto crearse cuanto antes una red fiable de ciclovías, completa que actualice la inconexa red de carriles bici de hoy. Es lo que otras áreas metropolitanas como Copenhague o Múnich están haciendo. Por otra parte, el vehículo privado tal y como hoy se le conoce tiende a desaparecer, sustituido por vehículos compartidos, inteligentes y autónomos, que liberarán gran cantidad de suelo ocupado hoy por el aparcamiento en las ciudades.

Señala además la posibilidad de leer el comportamiento efectivo de la movilidad real, la ejecutada por los habitantes en el AMV mediante el uso de datos de telefonía "BIG DATA" empleados ya con éxito en otras áreas metropolitanas. Así sugiere también la inclusión en las encuestas de cuestiones exploratorias de la demanda latente, y la demanda potencial, hoy condicionada por aspectos limitantes todavía desconocidos, para orientar los esfuerzos inversores hacia las áreas más efectivas.

Josep Llín señala la utilidad que tendría disponer de datos de trazabilidad respecto las mercancías para contemplar su trabajo desde los corredores de transporte, la distribución en áreas urbanas y última milla. También como indicador de viabilidad frente a nuevos suelos de desarrollo y las implicaciones en emisiones de CO2.

Chema Torner nos desvela como la observación y estudio de los datos digitales ha permitido la interpretación de la movilidad metropolitana detectando flujos más allá del movimiento pendular clásico, así podemos comprobar la ext



M<sup>a</sup> Ángeles Segura sostiene que la red eléctrica es capaz de soportar aspectos novedosos como el autoconsumo y la generación distribuida hoy incipientes, pero que en todo caso, cualquier anticipación permitirá dirigir los esfuerzos a encajar nuevas demandas como la de puntos de recarga. Confirma lo aportado por otros puntos de vista en cuanto a que la construcción del espacio común del AMV pasa por compartir el conocimiento o expectativas de evolución planificadas, así como los tejidos existentes, en especial los productivos con mayor demanda.

María Pérez apunta a la unificación tarifaria en camino, como un objetivo ya presente en Madrid o Barcelona, así como la consideración de todos los sistemas de transporte como potenciales extensores del sistema público, enfocada la movilidad hacia las personas y el derecho a la movilidad en un área metropolitana.

Eduardo Ramos señala el reto tecnológico de reducir en el tratamiento de residuos, el rechazo, dada su repercusión medioambiental y la introducción de mejoras en las instalaciones que vendrán a ocupar espacios en el AMV. Donde la capacidad de resolver in situ el procesado será un valor en alza.

### 3.4 Retos

- Una infraestructura verde integral que sirva de soporte al a movilidad no motorizada, incidiendo de forma en el reparto modal cotidiano hasta alcanzar el 90% de modos sostenibles que el AMV permite.
- La mejora de las infraestructuras sin consumo de suelo, mediante optimización de su empleo y puesta en carga de sistemas no explotados todavía, así como mecanismos de eficiencia.
- La planificación de nuevas necesidades para orientar la capacidad de las infraestructuras a la mejora y a la futura atención de demandas que se produzcan.
- La capacidad del AMV para contar con un sistema de indicadores que permita evaluar y considerar alternativas en cada momento de su evolución futura.
- La implantación de medidas que atiendan al cambio tecnológico entre la movilidad actual y la incipiente ya presente en otros países europeos.
- La mejora de gestión y proceso de residuos para alcanzar las cotas de procesado marcadas por Europa.
- Recuperar la permeabilidad del territorio mediante red de itinerarios no motorizados, hoy fragmentada por las discontinuidades y cortes que produce la infraestructura gris.
- La integración de soluciones entre los diferentes ámbitos de competencias en la resolución de la demanda de transporte metropolitano sostenible.



- La integración del Puerto en su contexto territorial metropolitano, atendiendo al reequilibrio necesario del transporte ferroviario frente a nuevas ampliaciones por carretera y al control de emisiones CO2 por buques, usos próximos a las zonas residenciales del AMV y tráfico de camiones sobre la infraestructura de carreteras.
- Revisión de usos y relocalización de suelos logísticos gestionados sin perspectiva metropolitana, recuperando opciones racionales, frente a el simple resultado de superposición de intereses sectoriales. Protegiendo y restaurando la infraestructura verde donde ha sido reducida por debajo de su función territorial.
- La integración en la planificación de las reservas, alternativas o permeabilidades suficientes para el desarrollo de infraestructuras futuro sin que la ocupación del suelo coaccione la mejora de las mismas.
- La reintegración de suelos no coherentes o infraestructuras innecesarias recuperando los entornos degradados por las mismas.



-La construcción colectiva del Área Metropolitana de València, estableciendo una red de agentes capaz de contribuir al seguimiento y planificación desde sus respectivos ámbitos de interés, apostando por la gestión compartida, tutelada por el interés público.

## 4 Referencias documentales citadas por los participantes

EMSHI

[http://www.emshi.gob.es/la-entidad/competencias/id\\_28/competencias](http://www.emshi.gob.es/la-entidad/competencias/id_28/competencias)

- Ley de Creación 2/2001 de 11 de mayo
- Ley 5/2004, de 13 de julio, de la Generalitat, de Modificación de la Ley 2/2001, de 11 de mayo, de Creación y Gestión de Áreas Metropolitanas en la Comunidad Valenciana
- Ley 8/2010, de 23 de junio de la Generalitat, de Régimen Local de la Comunitat Valenciana

Ordenación territorial:

NCMH88 Normes de Coordinación del Consell Metropolità de L'Horta